

**ОПИСАНИЕ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ
НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ
ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ**

**DESCRIPTION DU SYSTEME
UNIFORME DE L'AMENAGEMENT
DES VOIES NAVIGABLES SUR
LE DANUBE**

**ОПИСАНИЕ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ
НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ
НА ДУНАЕ**

ИЗДАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

г. ГАЛАЦ 1953 ГОД

ОПИСАНИЕ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ НА ДУНАЕ

Настоящее описание единой системы навигационной путевой обстановки на Дунае издаётся на основании постановления VII сессии Дунайской Комиссии от 19 декабря 1952 года.

Описание состоит из трёх частей:

I. Общая часть.

II. Описание знаков навигационной путевой обстановки на Дунае.

III. Приложения (соответствующие чертежи и фотографии).

ОБЩАЯ ЧАСТЬ

В соответствии со ст. 8 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, Дунайская Комиссия на VII сессии 19 декабря 1952 г. установила единую систему навигационной путевой обстановки на всём судоходном течении Дуная с учётом специфических условий отдельных участков, Основных положений о плавании по Дунаю, а также экономических и технических интересов и возможностей придунайских государств и рекомендовала придунайским государствам — членам Дунайской Комиссии установить эту систему в течение 1953—1954 г. г. на своих участках Дуная.

Единая система навигационной путевой обстановки на Дунае предусматривает все основные пловучие и береговые знаки навигационного ограждения, а именно:

- „Правый бакен“, правую вежу, правый швemer — (местн. назв.);
 - „левый бакен“, левую вежу, левый швemer — (местн. назв.);
 - „средний бакен“, среднюю вежу, средний швemer — (местн. назв.);
 - „правый береговой огонь (маяк)“ — (местн. назв. — „фара“);
 - „левый береговой огонь (маяк)“ — (местн. назв. — „фара“);
 - „правый перевальный знак“;
 - „левый перевальный знак“;
 - „двусторонний правый перевальный знак“;
 - „двусторонний левый перевальный знак“;
 - „правые навигационные створы“;
 - „левые навигационные створы“;
 - „правый береговой огонь (маяк) на островах“;
 - „левый береговой огонь (маяк) на островах“;
 - „средний береговой огонь (маяк) на островах (развилка)“;
 - „участковый псит-указатель глубины и ширины судового хода на перекатах“;
 - „километровые знаки“;
 - „указатель якорной стоянки“;
 - „семафорная мачта“;
 - „береговой огонь (маяк) зимовник“;
 - „береговой знак — осторожно“;
 - „знак поворота“ („Рондо“ — местн. назв.);
 - „указатель места запрещения якорной стоянки“;
 - „указатель паромных переправ“;
 - „знаки, ограждающие судоходные пролёты мостов“.
- Вышеуказанным знакам навигационной путевой обстановки присвоены номера от Н.П.О. (ДК—1) до Н.П.О. (ДК—22), что означает: Н.П.О. — навигационная путевая обстановка, (ДК—Дунайская Комиссия; порядковый номер, под которым знаки показаны на чертежах).

Описание единой системы навигационной путевой обстановки включает также „Универсальный знак береговой навигационной обстановки“, разработанный Рабочим аппаратом Дунайской Комиссии. Чертежи и фотографии этого знака даны в Приложениях.

II.

ОПИСАНИЕ ЗНАКОВ
НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ

ПРАВЫЙ БАКЕН

(к чертежу № Н.П.О./ДК—1)

1. *Название и назначение знака:* „Правый бакен,“ знак пловучей навигационной путевой обстановки, служит для детального обозначения границ судового хода, а также для показания направления, *ограждает правую кромку судового хода и опасности правого берега реки.* Суда, идущие вниз по течению, оставляют знак с *правого борта*; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с *левого борта*.

2. *Форма и конструкция знака:* поплавок знака — любой формы и конструкции. Оознавательная фигура — *сферическая, ажурная* (или сплошная), высотой 0,80 — 1,20 м, в зависимости от участков реки. На Нижнем Дунае, от Турну-Северина до Сулины, рекомендуется высота топовой фигуры от 1,0 до 1,20 м. На Верхнем и Среднем Дунае, от Пассау до Турну-Северина, допускается высота топовой фигуры ниже 1 метра, но не менее 0,80 м, в зависимости от конструкции полавка и гидрологических условий отдельных участков. От Ульма до Пассау высота топовой фигуры бакена может быть уменьшена до 0,60 м.

3. *Цвет окраски знака:* поплавок и оознавательная топовая фигура (сферическая) окрашиваются в *чёрный цвет*.

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня — *зелёный*; характеристика огня — *проблесковый*: 1 сек. — свет, 3 сек. — темнота, период — $\frac{1}{4}$ сек. Видимость огня для бакенов ближнего действия не менее 1,5 — 2,0 км, для бакенов дальнего действия не менее 3,0 — 4,0 км.

5. *Источники питания и света* — любые.

6. *Пловучая вежа и швемер:* в отдельных случаях, на некоторых участках, где плавание пока только дневное, вместо бакена может ставиться пловучая вежа или швемер (местн. назв.), назначение которых то же, что и бакена. Вежа и швемер — деревянные, любой конструкции, но с оознавательной топовой фигурой, как это предусмотрено на чертеже. Диаметр фигуры 0,30 — 0,40 м. Цвет окраски вежи, швемера и их топовых фигур — *чёрный* (см. чертёж).

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Вежа и швемер могут также использоваться как вспомогательные знаки пловучей обстановки.

2. Все бакены нумеруются. Номер каждого бакена должен соответствовать цифрам порядкового номера того километрового столба, в районе которого поставлен бакен.

3. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК — 1, под которым он и показан на чертеже.

ЛЕВЫЙ БАКЕН

(к чертежу № Н.П.О./ДК — 2)

1. *Название и назначение знака:* „Левый бакен“, знак пловучей навигационной путевой обстановки, служит для детального обозначения границ судового хода, а также для показания направления, ограждает левую кромку судового хода и опасности левого берега реки. Суда, идущие вниз по течению, оставляют знак с левого борта; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с правого борта.

2. *Форма и конструкция знака:* поплавков знака — любой формы и конструкции. Оознавательная топовая фигура — конусообразная, ажурная (или сплошная), высотой 0,80—1,20 м, в зависимости от участков реки. На Нижнем Дунае, от Турну-Северина до Сулины, рекомендуется высота топовой фигуры от 1,0 до 1,20 м. На Верхнем и Среднем Дунае, от Пассау до Турну-Северина, допускается высота топовой фигуры ниже 1 метра, но не менее 0,80 м, в зависимости от конструкции поплавок и гидрологических условий отдельных участков. От Ульма до Пассау высота топовой фигуры бакена может быть уменьшена до 0,60 м.

3. *Цвет окраски знака:* поплавков и оознавательная топовая фигура (конусообразная) окрашиваются в красный цвет.

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня — красный; характеристика огня — проблесковый: 1 сек. — свет, 3 сек. — темнота, период — 4 сек. Видимость огня для бакенов ближнего действия не менее 1,5—2,0 км, для бакенов дальнего действия не менее 3,0 — 4,0 км.

5. *Источники питания и света* — любые.

6. *Пловучая вежа и швемер:* в отдельных случаях, на некоторых участках, где плавание пока только дневное, вместо бакена может ставиться пловучая вежа или швемер (местн. назв.), назначение которых то же, что и бакена. Вежа и швемер — деревянные, любой конструкции, но с топовой оознавательной фигурой, как это предусмотрено на чертеже. Стороны треугольников 0,30 — 0,40 м. Цвет окраски вежи, швемера и их топовых фигур — красный (см. чертеж).

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Вежа и швемер могут также использоваться как вспомогательные знаки пловучей обстановки.

2. Все бакены нумеруются. Номер каждого бакена должен соответствовать цифрам порядкового номера того километрового столба, в районе которого поставлен бакен.

3. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—2, под которым он и показан на чертеже.

СРЕДНИЙ БАКЕН

(к чертежу № Н.П.О./ДК—3)

1. *Название и назначение знака:* „Средний бакен“, знак пловучей навигационной путевой обстановки, служит для детального обозначения границ судового хода, а также для показания направления, *ограждает опасности, расположенные на судовом ходу, и может применяться тоже для обозначения развилки судового хода.* Суда, идущие как вниз по течению, так и вверх против течения, могут оставлять знак с *любого борта.*

2. *Форма и конструкция знака:* поплавок знака — любой формы и конструкции. Опознавательная топовая фигура (так называемые „песочные часы“) — ажурная (или сплошная), высотой 0,80 — 1,20 м, в зависимости от участков реки. На Нижнем Дунае, от Турну-Северина до Сулины, рекомендуется высота топовой фигуры от 1,0 до 1,20 м. На Верхнем и Среднем Дунае, от Пассау до Турну-Северина, допускается высота топовой фигуры ниже 1 метра, но не менее 0,80 м, в зависимости от конструкции полавка и гидрологических условий отдельных участков. От Ульма до Пассау высота топовой фигуры бакена может быть уменьшена до 0,60 м.

3. *Цвет окраски знака:* поплавок и опознавательная топовая фигура окрашиваются в *чёрный и белый цвета по секторам* (см. чертёж).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня — *зелёно-красный по вертикали* (см. чертёж); характеристика огня — *проблесковый:* 1 сек. — свет, 2 сек. — темнота, период — 3 сек. Видимость огня для бакенов ближнего действия не менее 1,5 — 2,0 км, для бакенов дальнего действия не менее 3,0 — 4,0 км.

5. *Источники питания и света* — любые.

6. *Пловучая вежа и швемер:* в отдельных случаях, на некоторых участках, где плавание пока только дневное, вместо бакена может ставиться пловучая вежа или швемер (местн. назв.), назначение которых то же, что и бакена. Вежа и швемер — деревянные, любой конструкции, но с топовой фигурой, как это предусмотрено на чертеже. Высота топовой фигуры 0,30 — 0,40 м. Цвет окраски вежи, швемера и их топовых фигур — *чёрно-белый* (цвета чередуются — см. чертёж).

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Вежа и швемер могут также использоваться как вспомогательные знаки пловучей обстановки.

2. Все бакены нумеруются. Номер каждого бакена должен соответствовать цифрам порядкового номера того километрового столба, в районе которого поставлен бакен.

3. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—3, под которым он и показан на чертеже.

ПРАВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК)

(к чертежу № Н.П.О./ДК—4)

1. *Название и назначение знака:* „Правый береговой огонь (маяк)“, местн. назв — „фара“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания примерного направления судового хода и совместно с пловучей обстановкой ограждает судовую ход в тех местах, где он приближается к правому берегу, и также может служить как ориентир. Суда, идущие вниз по течению, оставляют знак с *правого борта*; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с *левого борта*.

2. *Форма и конструкция знака:* металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры знака показаны на чертеже. На вершине столба устанавливается фонарь кругового излучения. Под платформой фонаря навешивается опознавательная топовая сферическая фигура диаметром 0,80 м, как это показано на чертеже. На Верхнем Дунае, от Ульма до Пассау и на узком участке Райка—Геню, высота знака может быть уменьшена до 3 — 3,5 м.

3. *Цвет окраски знака:* столб окрашивается в *белый цвет*, опознавательная топовая фигура (сферическая) в *чёрный цвет*.

4. *Цвет и характеристика огня на участке Ульм—Молдова-Веке:* цвет огня — *зелёный*; характеристика огня — *проблесковый*: 2 сек. — свет, 5 сек. — темнота, период — 7 сек.

Видимость огня от 2 до 5 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—4, под которым он и показан на чертеже.

ПРАВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК)

(к чертежу № Н.П.О./ДК—4/1)

1. *Название и назначение знака:* „Правый береговой огонь (маяк)“. местн. назв. — „фара“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания примерного направления судового хода и совместно с пловучей обстановкой ограждает судовый ход в тех местах, где он приближается к правому берегу, а также может служить как ориентир. Суда, идущие вниз по течению, оставляют знак с правого борта; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с левого борта.

2. *Форма и конструкция знака:* металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры знака показаны на чертеже. На вершине столба устанавливается фонарь кругового излучения. Под платформой фонаря навешивается опознавательная топовая сферическая фигура диаметром 0,80 м, как это показано на чертеже.

3. *Цвет окраски знака:* столб окрашивается в белый цвет, опознавательная топовая фигура (сферическая) в чёрный цвет.

4. *Цвет и характеристика огня на участке Турну-Северин—Сулина:* цвет огня — белый; характеристика огня — проблесковый: 1 сек. — свет, 3 сек. — темнота, период — 4 сек. Видимость огня от 3 до 7 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — любые.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. В некоторых случаях, учитывая специфические условия отдельных участков, в тех местах, где имеется большое скопление посторонних белых береговых огней (посёлки, заводы и т. п.) или другие исключительные условия, затрудняющие использование белого проблескового огня в качестве знака ограждения, как крайнее исключение из правил, цвет берегового огня (маяка) может быть заменён зелёным проблесковым, о чём судоводители должны быть широко оповещены. Что касается характеристики огня, то в отдельных случаях, в зависимости от условий участка, можно допустить изменение характеристики с уменьшением периода, о чём судоводители также должны быть извещены.

2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—4/1, под которым он и показан на чертеже.

ЛЕВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК)

(к чертежу № Н.П.О./ДК—5)

1. *Название и назначение знака:* „Левый береговой огонь (маяк)“, местн. назв. — „фара“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания примерного направления судового хода и совместно с пловучей обстановкой ограждает судовую ход в тех местах, где он приближается к левому берегу, а также может служить как ориентир. Суда, идущие вниз по течению, оставляют знак с *левого борта*; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с *правого борта*.

2. *Форма и конструкция знака:* металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры знака показаны на чертеже. На вершине столба устанавливается фонарь кругового излучения. Под платформой фонаря навешивается опознавательная топовая фигура из щитов треугольников, сторона которых 0,80 м, как это показано на чертеже. На Верхнем Дунае, от Ульма до Пассау и на узком участке Райка—Геню, высота знака может быть уменьшена до 3 — 3,5 м.

3. *Цвет окраски знака:* столб окрашивается в *белый цвет*, топовая фигура (треугольник) в *красный цвет*.

4. *Цвет и характеристика огня на участке Ульм—Молдова-Веке:* цвет огня — *красный*; характеристика огня — *проблесковый*: 2 сек. — свет, 5 сек. — темнота, период — 7 сек. Видимость огня от 2 до 5 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—5, под которым он и показан на чертеже.

ЛЕВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК)

(к чертежу № Н.П.О./ДК — 5/1)

1. *Название и назначение знака:* „Левый береговой огонь (маяк)“, местн. назв. — „фара“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания примерного направления судового хода и совместно с пловучей обстановкой ограждает судовую ход в тех местах, где он приближается к левому берегу, а также может служить как ориентир. Суда, идущие вниз по течению, оставляют знак с левого борта; суда, идущие вверх против течения, оставляют знак с правого борта.

2. *Форма и конструкция знака:* металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры знака показаны на чертеже. На вершине столба устанавливается фонарь кругового излучения. Под платформой фонаря навешивается опознавательная топовая фигура из щитов треугольников, сторона которых 0,80 м, как это показано на чертеже.

3. *Цвет окраски знака:* столб окрашивается в белый цвет, топовая фигура (треугольник) в красный цвет.

4. *Цвет и характеристика огня на участке Турну-Северин—Сулина:* цвет огня — белый; характеристика огня — проблесковый: 2 сек. — свет, 6 сек. — темнота, период — 8 сек. Видимость огня от 3 до 7 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — любые.

- ПРИМЕЧАНИЯ:** 1. В некоторых случаях, учитывая специфические условия отдельных участков, в тех местах, где имеется большое скопление посторонних белых береговых огней (посёлки, заводы и т. п.) или другие исключительные условия, затрудняющие использование белого проблескового огня в качестве знака ограждения, как крайнее исключение из правил, цвет берегового огня (маяка) может быть заменён красным проблесковым, о чём судоводители должны быть широко оповещены. Что касается характеристики огня, то в отдельных случаях, в зависимости от условий участка, можно допустить изменение характеристики с уменьшением периода, о чём судоводители также должны быть извещены.
2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК — 5/1, под которым он и показан на чертеже.

ПРАВЫЙ ПЕРЕВАЛЬНЫЙ ЗНАК

(и чертежу № Н.П.О./ДК—6)

1. *Название и назначение знака:* „Правый перевальный знак“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания начала, направления и конца судового хода при перевале его с правого берега к левому. Знак ставится на правом берегу.

2. *Форма и конструкция знака:* металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры такие же, как и для береговых огней (маяков). На вершине столба устанавливается фонарь секторного освещения. Под платформой фонаря навешивается металлический или деревянный щит-указатель перевала, размерами 1,20 × 0,40 м, составленный со столбом по вертикали угол в 50° — 60° (см. чертёж). В средней части столба, перпендикулярно к оси судового хода, навешиваются опознавательные квадратные щиты, как это показано на чертеже. Размеры щитов 1,0 × 1,0 м. Опознавательные щиты могут быть металлические или деревянные. На Верхнем Дунае, от Ульма до Пассау и на узком участке Райна—Геню, высота знака может быть уменьшена до 3 — 3,5 м.

3. *Цвет окраски знака:* столб и щит-указатель перевала — окрашиваются в белый цвет; опознавательный щит окрашивается в белый цвет с чёрной полосой по середине (см. чертёж).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня — оранжевый; характеристика огня — проблесковый: 1 сек. — свет, 5 сек. — темнота, период — 6 сек. Видимость огня от 2 до 7 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — любые.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. В исключительных случаях, в зависимости от условий, характеристика огня может быть по периоду уменьшена, о чём судоводители должны быть широко оповещены.

2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—6, под которым он и показан на чертеже.

ЛЕВЫЙ ПЕРЕВАЛЬНЫЙ ЗНАК

(к чертежу № Н.П.О./ДК—7)

1. *Название и назначение знака:* „Левый перевальный знак“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания начала, направления и конца судового хода при перевале его с левого берега к правому. Знак ставится на левом берегу.

2. *Форма и конструкция знака:* металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры такие же, как и для береговых огней (маяков). На вершине столба устанавливается фонарь секторного освещения. Под платформой фонаря навешивается металлический или деревянный щит — указатель перевала, размерами 1,20 × 0,40 м, составляя со столбом по вертикали угол в 50°—60° (см. чертёж). В средней части столба, перпендикулярно к оси судового хода, навешиваются опознавательные квадратные щиты, как это показано на чертеже. Размеры щитов 1,0 × 1,0 м. Опознавательные щиты могут быть металлические или деревянные. На Верхнем Дунае, от Ульма до Пассау и на узком участке Райка—Геню, высота знака может быть уменьшена до 3 — 3,5 м.

3. *Цвет окраски знака:* столб и щит-указатель перевала — окрашиваются в белый цвет; опознавательный щит окрашивается в красный цвет с белой полосой по середине (см. чертёж).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня — *оранжевый*; характеристика огня — *проблесковый*: 2 сек. — свет, 7 сек. — темнота, период — 9 сек. Видимость огня от 2 до 7 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. В исключительных случаях, в зависимости от условий, характеристика огня может быть по периоду уменьшена, о чём судоводители должны быть широко оповещены.

2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—7, под которым он и показан на чертеже.

ДВУСТОРОННИЙ ПРАВЫЙ ПЕРЕВАЛЬНЫЙ ЗНАК

(к чертежу № Н.П.О./ДК—8)

1. *Название и назначение знака:* „Двусторонний правый перевальный знак“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания двух направлений судового хода от одного берега к другому, а также для указания начала и конца судового хода по этим направлениям. Знак ставится на правом берегу.

2. Все остальные данные по форме и конструкции двустороннего перевального знака, цвету окраски знака, цвету и характеристике огня, источникам питания и света, такие же, как и для перевального одностороннего знака (см. чертёж № Н.П.О./ДК—6).

Для указания направления двух перевалов, двусторонний перевальный знак имеет два щита-указателя перевалов (см. чертёж).

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—8, под которым он и показан на чертеже.

ДВУСТОРОННИЙ ЛЕВЫЙ ПЕРЕВАЛЬНЫЙ ЗНАК

(к чертежу № Н.П.О./ДК—8/1)

1. *Название и назначение знака:* „Двусторонний левый перевальный знак“, знак береговой навигационной обстановки, служит для указания двух направлений судового хода от одного берега к другому, а также для указания начала и конца судового хода по этим направлениям. Знак ставится на левом берегу.

2. Все остальные данные по форме и конструкции двустороннего перевального знака, цвету окраски знака, цвету и характеристике огня, источникам питания и света, такие же, как и для перевального одностороннего знака (см. чертёж № Н.П.О./ДК—7).

Для указания направления двух перевалов, двусторонний перевальный знак имеет два щита-указателя перевалов (см. чертёж).

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК - 8/1, под которым он и показан на чертеже.

ПРАВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СТВОРЫ

(к чертежу № Н.П.О./ДК—9)

1. *Название и назначение знаков:* „Правые навигационные створы“, знаки береговой навигационной обстановки, служат для точного обозначения оси судового хода. Ставятся на правом берегу.

2. *Форма и конструкция знаков:*

а) *Передний створный знак* — металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры такие же, как и для береговых огней (маяков) — (см. чертёж). На вершине столба устанавливается фонарь направленного действия. Под платформой фонаря навешивается *опознавательный щит треугольной формы*, высотой 1,2 м и основанием в 1,0 м.

б) *Задний створный знак* — такой же формы и таких же размеров, как и передний знак, но под платформой фонаря направленного действия навешивается *опознавательный четырёхугольный щит* размерами 1,20×1,0 м (см. чертёж). Щиты могут быть металлическими или деревянными.

3. *Цвет окраски знаков:* столбы, как переднего, так и заднего знаков окрашиваются в *белый цвет*; опознавательные щиты окрашиваются в *белый цвет с чёрной полосой по середине* (для правого берега).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня переднего знака — *оранжевый*; характеристика огня — *проблесковый*: 2 сек. — свет, 5 сек. — темнота, период — 7 сек. Цвет огня заднего знака — *оранжевый*; характеристика огня — *постоянный*. Видимость огней от 5 до 7 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. На участках Ульм—Пассау и Райка—Геню высота столбов может быть уменьшена до 3—3,5 м.

2. По единой системе навигационной путевой обстановки створным знакам правого берега присвоен номер Н.П.О./ДК—9, под которым они и показаны на чертеже.

ЛЕВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СТВОРЫ

(к чертежу № В.П.О./ДК—10)

1. *Название и назначение знаков:* „Левые навигационные створы“, знаки береговой навигационной обстановки, служат для точного обозначения оси судового хода. Ставятся на левом берегу.

2. *Форма и конструкция знаков:*

а) *Передний* створный знак — металлический, бетонный или деревянный столб высотой 4 — 4,5 м, сплошной или ажурной конструкции. Форма и основные размеры столба такие же, как и для береговых огней (маяков) — (см. чертёж). На вершине столба устанавливается фонарь направленного действия. Под платформой фонаря навешивается *опознавательный щит треугольной формы*, высотой 1,2 м. и основанием в 1,0 м.

б) *Задний* створный знак — такой же формы и таких же размеров, как и передний знак, но под платформой фонаря направленного действия навешивается *опознавательный четырёхугольный щит* размерами 1,20×1,0 м (см. чертёж). Щиты могут быть металлическими или деревянными.

3. *Цвет окраски знаков:* столбы, как переднего, так и заднего знаков окрашиваются в *белый цвет*. Опознавательные щиты окрашиваются в *красный цвет с белой полосой по середине* (для левого берега).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня переднего знака — *оранжевый*; характеристика огня — *проблесковый*: 1 сек. — свет, 3 сек. — темнота, период — 4 сек. Цвет огня заднего знака — *оранжевый*; характеристика огня — *постоянный*. Видимость огней от 5 до 7 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — любые.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. На участках Ульм — Пассау и Райка — Геню высота столбов может быть уменьшена до 3—3,5 м.

2. По единой системе навигационной путевой обстановки створным знакам левого берега присвоен номер В.П.О./ДК—10, под которым они и показаны на чертеже.

ПРАВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК) НА ОСТРОВАХ

(к чертежу № Н.П.О./ДК—11)

1. *Название и назначение знака:* „Правый береговой огонь (маяк) на островах“ ставится на островах для обозначения и определения судоходного рукава в тех случаях, когда судовой ход проходит между островом и левым берегом.

2. *Форма и конструкция знака* те же, как и для правых береговых огней (маяков) — (см. чертёж № Н.П.О./ДК — 4).

3. *Цвет окраски знака* тот же, как и для правых береговых огней (маяков) — (см. чертёж № Н.П.О./ДК — 4).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня — *зелёный*; характеристика огня — *проблесковый*: 2 сек. — свет, 5 сек. — темнота, период — 7 сек. Видимость огня от 2 до 5 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК — 11, под которым он и показан на чертеже.

ЛЕВЫЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК) НА ОСТРОВАХ

(к чертежу № Н.П.О./ДК — 12)

1. *Название и назначение знака:* „Левый береговой огонь (маяк) на островах“ ставится на островах для обозначения и определения судоходного рукава в тех случаях, когда судовой ход проходит между островом и правым берегом.

2. *Форма и конструкция знака* те же, как и для левых береговых огней (маяков) — (см. чертёж № Н.П.О./ДК—5).

3. *Цвет окраски знака* тот же, как и для левых береговых огней (маяков) — (см. чертёж № Н.П.О./ДК — 5).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня — *красный*; характеристика огня — *проблесковый*: 2 сек. — свет, 5 сек. — темнота, период — 7 сек. Видимость огня от 2 до 5 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК — 12, под которым он и показан на чертеже.

СРЕДНИЙ БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК) НА ОСТРОВАХ (РАЗВИЛКА)

(в чертежу № Н.П.О./ДК — 12/1)

1. *Название и назначение знака:* „Средний береговой огонь (маяк) на островах (развилка)“ ставится на островах в тех местах, где остров делит русло на два судоходных рукава (развилка судового хода).

2. *Форма и конструкция знака* те же, как и для правых и левых береговых огней (маяков), исключая топовую фигуру, которая должна по форме соответствовать топовой фигуре среднего бакена (см. чертёж), имея высоту 0,80 м.

3. *Цвет окраски знака* тот же, как и для правых и левых береговых огней (маяков), т. е. *белый*. Цвет окраски топовой фигуры тот же, как и для топовой фигуры среднего бакена, т. е. *чёрно-белый по секторам* (см. чертёж).

4. *Цвет и характеристика огня:* цвет огня *зелёно-красный* по вертикали; характеристика огня — *проблесковый*: 1,5 сек. — свет, 4,5 сек. — темнота, период — 6 сек. Видимость огня от 2 до 5 км, в зависимости от участка.

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Развилка судового хода может также обозначаться средним бакеном (см. чертёж № Н.П.О./ДК — 3) по усмотрению компетентных организаций придунайских государств.

2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК — 12/1, под которым он и показан на чертеже,

УЧАСТКОВЫЙ ЩИТ — УКАЗАТЕЛЬ ГЛУБИНЫ И ШИРИНЫ СУДОВОГО ХОДА НА ПЕРЕКАТАХ

(к чертежу № Н.П.О./ДК—13)

1. *Название и назначение знака:* „Участковый щит — указатель глубины и ширины судового хода на перекатах“ служит для указания глубины и ширины судового хода на перекатах на определенном участке.

2. *Форма и конструкция знака:* металлический или деревянный столб, окрашиваемый в белый цвет, высотой 2,5 — 3,0 м, в верхней части которого устанавливается металлический или деревянный щит, размеры которого могут быть различны, в зависимости от количества перекатов на данном участке. На чертеже показан щит размерами 0,80 × 0,80 м для одного переката. Щит окрашивается в белый цвет. Ночью щит освещается белым ярким огнём направленного действия, устанавливаемым, как показано на чертеже.

3. *Показания глубины и ширины судового хода на перекате:* в верхней части навешиваются щеры, окрашиваемые в чёрный цвет, показывающие число и месяц; в средней части — название переката и километр; внизу — глубина в сантиметрах и через дробь — ширина переката в метрах. В данном случае на чертеже: 2 августа, перекат „Ремете“ — 1825 км, глубина — 200 см, ширина — 60 м.

- ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Участковый щит — указатель глубины и ширины судового хода на перекатах должен устанавливаться так, чтобы он был хорошо виден с судов, проходящих по фарватеру, и ставится как выше, так и ниже переката. Кроме того, щиты-указатели перекатов могут ставиться в портах и населённых пунктах для обеспечения соответствующих участков.
2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—13, под которым он и показан на чертеже.

КИЛОМЕТРОВЫЕ ЗНАКИ

(к чертежам №№ Н.П.О./ДК—14 и Н.П.О./ДК—14/1)

1. *Название и назначение знаков:* „Километровые знаки“ показывают расстояние в километрах от Сулины вверх.

2. *Форма и конструкция знаков:*

а) Километровый знак на участке Сулина — Мохач (см. чертёж № Н.П.О./ДК—14);

б) Километровый знак на участке выше от Мохача (см. чертёж № Н.П.О./ДК—14/1). На этом участке также может применяться и первый вид знака.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знакам присвоены номера Н.П.О./ДК—14 и Н.П.О./ДК—14/1, под которыми они и показаны на чертежах.

УКАЗАТЕЛЬ ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ

(к чертежу № Н.П.О./ДК—15)

1. *Название и назначение знака:* „Указатель якорной стоянки“ служит для указания наиболее вероятных мест якорной стоянки у берега, пунктов ожидания и формирования караванов. Указатель якорной стоянки устанавливается по концам участка (см. чертёж).

2. *Форма и конструкция знака:* узкий металлический или деревянный столб, окрашиваемый в белый цвет, высотой 4,5 — 5,5 м, в верхней части которого устанавливается круглый металлический или деревянный щит белого цвета диаметром 1,5 м с нанесённым на нём якорем адмиралтейского типа штоком вверх — чёрного цвета. Высота якоря от 1,0 до 1,2 м. Ночью щит освещается ярким белым огнём направленного действия (см. чертёж).

- ПРИМЕЧАНИЯ:** 1. На узких участках Дуная высота столба может быть уменьшена до 3,5 м.
2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—15, под которым он и показан на чертеже.

СЕМАФОРНАЯ МАЧТА

(к чертежу № Н.П.О./ДК — 16)

1. *Название и назначение знака:* „Семафорная мачта“ служит для регламентирования прохода судов через засемафоренные участки.

2. *Форма и конструкция знака:* высокий, узкий металлический или деревянный столб высотой 7,0 — 8,0 м, в верхней части которого, на расстоянии в 0,3 м от вершины, укрепляется металлическая или деревянная рея.

3. *Цвет окраски знака* — белый.

4. *Сигналы, регламентирующие проход:*

а) Проход разрешается судам, идущим вниз по течению и в то же время запрещается судам, идущим вверх против течения.

Днём — на мачте поднят чёрный шар диаметром 0,8 м.

Ночью — на мачте поднят двухцветный зелёно-белый огонь или два огня: зелёный, а под ним белый.

б) Проход разрешается судам, идущим снизу (против течения) и в то же время запрещается судам, идущим сверху (по течению).

Днём — на мачте поднят красный конус размерами 0,8 × 0,8 м.

Ночью — на мачте поднят двухцветный красно-белый огонь или два огня: красный, а под ним белый.

в) Проход через участок запрещён с обеих сторон.

Днём — на мачте поднят чёрный шар, а под ним красный конус.

Ночью — на мачте поднят красный огонь, а под ним зелёный огонь.

г) Проход через участок разрешён в обе стороны.

Сигналы на мачте не исполняются.

- ПРИМЕЧАНИЯ:**
1. Для участка Железных Ворот и Катаракт сигналы, регламентирующие проход судов, остаются прежние.
 2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК — 16, под которым он и показан на чертеже.

БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК) ЗИМОВНИК

(к чертежу № Н.П.О./ДК — 17)

1. *Название и назначение знака:* „Береговой огонь (маяк) зимовник“ служит для ограждения входа в бассейны и зимовники, а также как обычный береговой огонь (маяк) для судов, проходящих транзитом.

2. *Форма и конструкция знака* те же, как и для береговых огней (маяков) — (см. чертежи №№ Н.П.О./ДК—4 и Н.П.О./ДК—5). Топовые фигуры — соответственно берегам. Разница состоит в том, что „береговой огонь — зимовник“ устанавливается на дополнительном бетонном или каменном фундаменте высотой 1,5 м и шириной 2,0 м, на котором делается надпись — название бассейна или зимовника. Эта надпись освещается ярким белым огнём направленного действия. Знак устанавливается на лобовой части стенки (относительно течения).

3. *Цвет окраски знака:* цвет окраски знака и сторон фундамента, обращённых к судовому ходу — *белый*. Надпись на фундаменте — *чёрными буквами*. Цвет окраски топовых фигур — соответственно берегам (см. чертежи №№ Н.П.О./ДК — 4 и Н.П.О./ДК — 5).

4. *Цвет и характеристика огня* такие же, как и для береговых огней (маяков), т. е. *зелёный* или *красный* — проблесковый, соответственно берегам (см. чертежи №№ Н.П.О./ДК — 4 и Н.П.О./ДК — 5).

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знакам для правого и левого берегов присвоен номер Н.П.О./ДК — 17, под которым они и показаны на чертежах.

БЕРЕГОВОЙ ОГОНЬ (МАЯК) ЗИМОВНИК

(к чертежу № Н.П.О./ДК — 17/1)

1. *Название и назначение знака:* „Береговой огонь (маяк) зимовник“ служит для ограждения входа в бассейны и зимовники, а также как обычный береговой огонь (маяк) для судов, проходящих транзитом.

2. *Форма и конструкция знака* те же, как и для береговых огней (маяков) — (см. чертежи №№ Н.П.О./ДК — 4/1 и Н.П.О./ДК — 5/1). Топовые фигуры — соответственно берегам. Разница состоит в том, что „береговой огонь — зимовник“ устанавливается на дополнительном бетонном или каменном фундаменте высотой 1,5 м и шириной 2,0 м, на котором делается надпись — название бассейна или зимовника. Эта надпись освещается ярким белым огнём направленного действия. Знак устанавливается на лобовой части стенки (относительно течения).

3. *Цвет окраски знака:* цвет окраски знака и сторон фундамента, обращённых к судовому ходу — *белый*. Надпись на фундаменте — *чёрными буквами*. Цвет окраски топовых фигур — соответственно берегам (см. чертежи №№ Н.П.О./ДК — 4/1 и Н.П.О./ДК — 5/1).

4. *Цвет и характеристика огня* такие же, как и для береговых огней (маяков), т. е. *белый проблесковый*, соответственно берегам (см. чертежи №№ Н.П.О./ДК — 4/1 и Н.П.О./ДК — 5/1).

5. *Источники питания и света* — *любые*.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знакам для правого и левого берегов присвоен номер Н.П.О.ДК — 17/1, под которым они и показаны на чертежах.

БЕРЕГОВОЙ ЗНАК — ОСТОРОЖНО

(к чертежу № Н.П.О./ДК—18)

1. *Название и назначение знака:* „Береговой знак — осторожно“ служит как вспомогательный знак для ограждения дамб, бун и других сооружений, отходящих от берега в сторону судового хода.

2. *Форма и конструкция знака:* узкий металлический или деревянный столб высотой 3,0 м. На вершине столба устанавливается крестовина, по концам которой монтируются цветные отражатели. На расстоянии в 1,50 м от верхнего конца крестовины навешиваются опознавательные топовые фигуры (см. чертёж).

3. *Опознавательные топовые фигуры:*

а) для правого берега — чёрный диск с белой каймой (диаметром 0,60 м);

б) для левого берега — красный конус с белой каймой (стороны 0,70 × 0,70 м).

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—18, под которым он и показан на чертеже.

ЗНАК ПОВОРОТА („РОНДО“)

(к чертежу № Н.П.О./ДК—19)

1. *Название и назначение знака:* „Знак поворота“ („Рондо“—местн. назв.) служит как вспомогательный знак для указания мест, где судно может сделать поворот.

2. *Форма и конструкция знака:* узкий металлический или деревянный столб, окрашенный в белый цвет, высотой 2,2 — 3,0 м. На вершине столба устанавливается квадратный металлический или деревянный щит белого цвета, размерами 1,5 × 1,5 м. На щите наносятся два полукруга чёрного цвета, как это показано на чертеже. Ночью щит освещается ярким белым огнём направленного действия (см. чертёж).

- ПРИМЕЧАНИЯ:** 1. Знак поворота („Рондо“) устанавливается в местах по усмотрению компетентных властей придунайских государств.
2. По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—19, под которым он и показан на чертеже.

УКАЗАТЕЛЬ МЕСТА ЗАПРЕЩЕНИЯ ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ

(к чертежу № Н.П.О./ДК—20)

Места реки, где с одного берега на другой проложен кабель или трубы, должны ограждаться следующими береговыми знаками:

днём — четырёхугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 м каждая из сторон, с нанесённым на нём перевернутым (щитом вниз) якорем адмиралтейского типа, чёрного цвета;

ночью — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнём.

Щит должен быть расположен на берегу, на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

Описание знака взято из ст. 10 (§ 2) Основных положений о плавании по Дунаю.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—20, под которым он и показан на чертеже.

УКАЗАТЕЛЬ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ

(к чертежу № Н.П.О./ДК—21)

Все места паромных переправ должны быть ограждены знаками предупреждения, расположенными от места переправ в 250 метрах, как сверху, так и снизу.

Устанавливаются следующие знаки предупреждения:

днём — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесённым на нём восклицательным знаком чёрного цвета;

ночью — если паромной переправой пользуются в ночное время, щит освещается белым ярким огнём.

Щит должен быть расположен на берегу, на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

Описание знака взято из ст. 19 (§ 3) Основных положений о плавании по Дунаю.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знаку присвоен номер Н.П.О./ДК—21, под которым он и показан на чертеже.

ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ СУДОХОДНЫЕ ПРОЛЁТЫ МОСТОВ

(к чертежу № Н.П.О./ДК—22)

1. *Название и назначение знаков:* „Знаки, ограждающие судоходные пролёты мостов.“

2. Для прохода судов и плотов под мостами должны быть установлены определённые судоходные пролёты, которые обозначаются следующими знаками:

днём — четырёхугольным щитом, разделённым по диагонали сверху вниз на два цвета (верхний треугольник красный, нижний белый) и расположенным на середине пролёта моста с учётом оси фарватера;

ночью — двумя створными красными огнями, видимыми только с ходовой стороны пролёта и расположенными также по оси фарватера.

Кроме этого, ночью устои моста, между которыми расположен судоходный пролёт, ограждаются по ходу судна: правый зеленым и левый красным огнями.

Описание знаков взято из ст. 22 (§ 2) Основных положений о плавании по Дупаю.

ПРИМЕЧАНИЕ: По единой системе навигационной путевой обстановки знакам, ограждающим судоходные пролёты мостов, присвоен номер Н.П.О./ДК—22, под которым они и показаны на чертеже.

О П И С А Н И Е

универсального знака береговой навигационной обстановки

(Разработан Рабочим аппаратом
Дунайской Комиссии)

Универсальный знак береговой навигационной обстановки представляет собой металлическую трубу, состоящую из двух секций, а также фундаментной плиты, 3 оттяжек и съёмного металлического трапа. Конструкция, размеры и вес знака даны на чертеже. (Прилагаются также фотоснимки модели знака и показан монтаж всех предлагаемых тоновых фигур, в зависимости от назначения знака).

Основание знака укрепляется к фундаментной плите посредством болтов и оттяжками к грунту.

Металлическая плита, на которой монтируется знак без бстонного фундамента, может быть увеличенных размеров, в зависимости от рода грунта.

В нижней части знака имеется дверца, через которую вводится источник питания.

Поскольку весь знак разборный, он может легко переноситься с одного места на другое, в зависимости от изменения судового хода.

Универсальный знак береговой навигационной обстановки может быть использован для монтирования на нём различных береговых знаков, как-то: маяка, перевального знака, створных знаков. Для этого в верхней части конструкции предусмотрены соответствующие кронштейны, на которых укрепляются щиты, в зависимости от назначения знака.

Цвет окраски знака — белый, цвет окраски щитов — в зависимости от назначения и расположения знака на берегу.

Предлагаемый знак может устанавливаться и на бетонном фундаменте, различном по форме и весу, в зависимости от условий местности. В тех местах, где, в зависимости от частого изменения судового хода, необходима перестановка береговых знаков, он может устанавливаться на фундаментной плите, размеры которой будут зависеть от рода грунта и продолжительности стоянки.

Для ухода за фонарём, на знаке монтируется металлический съёмный трап, который крепится верхним концом на высоте 2,5—2,75 м, а нижним концом у основания.

Для мягкого грунта необходимо предусмотреть дополнительную установку 4 костылей по углам плиты, а для угольников оттяжек дополнительно ставятся деревянные клинья. При применении бстонного фундамента, костыли и клинья отпадают.

Выбор этой конструкции знака обуславливается возможностью его переноса, монтажа любых обстановочных береговых знаков, и введение его даст стандартные и унифицированные формы береговой обстановки при относительной дешевизне и достаточной прочности.

Береговой знак предлагаемой конструкции может устанавливаться и без оттяжек, но в этом случае крепление его должно быть усилено.

Стоимость знака незначительна, и поэтому он может выпускаться серийно.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от типа и формы употребляемых баллонов или аккумуляторов, размеры основания знака могут изменяться.

III.

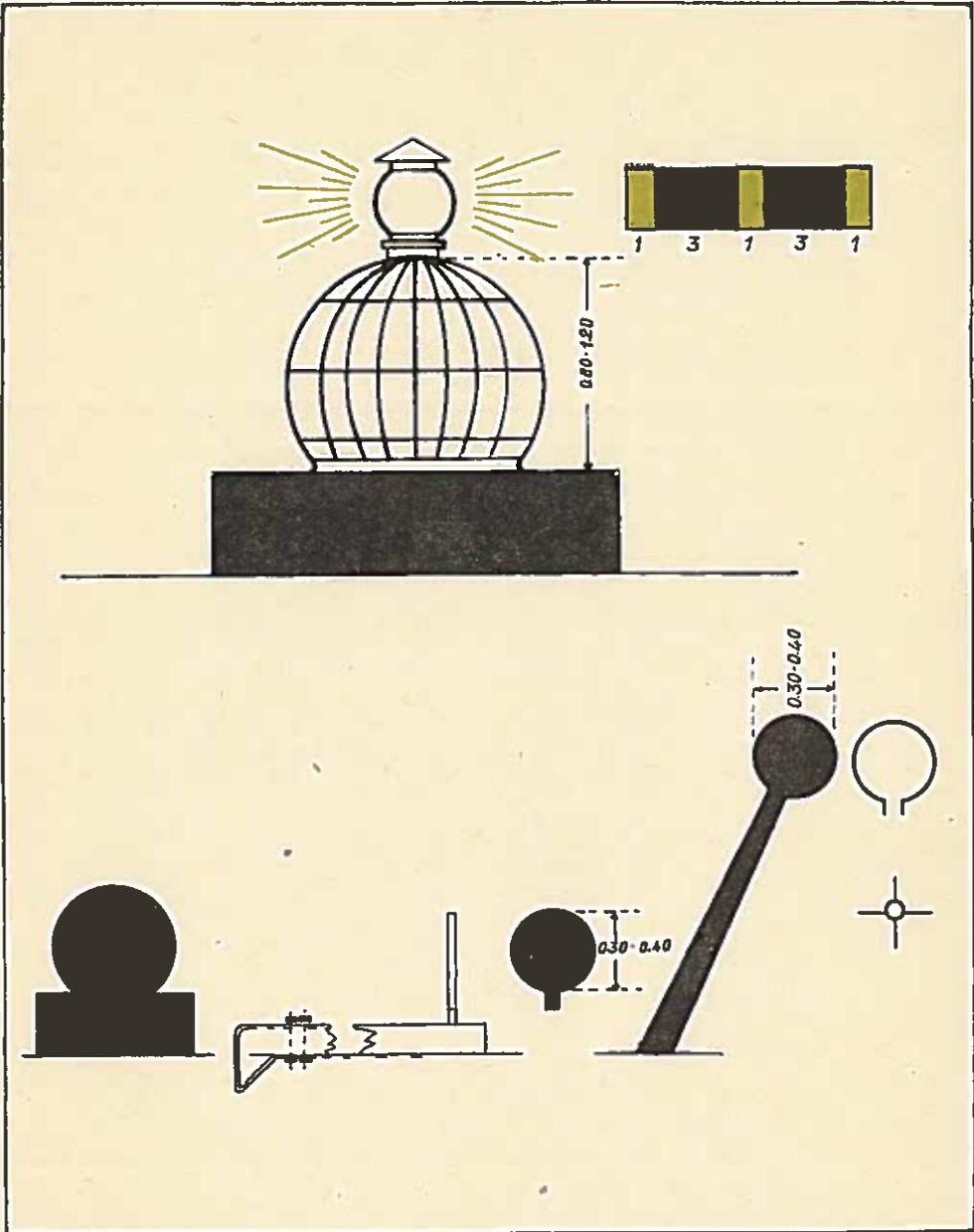
П Р И Л О Ж Е Н И Я

(соответствующие чертежи и фотографии)

III.

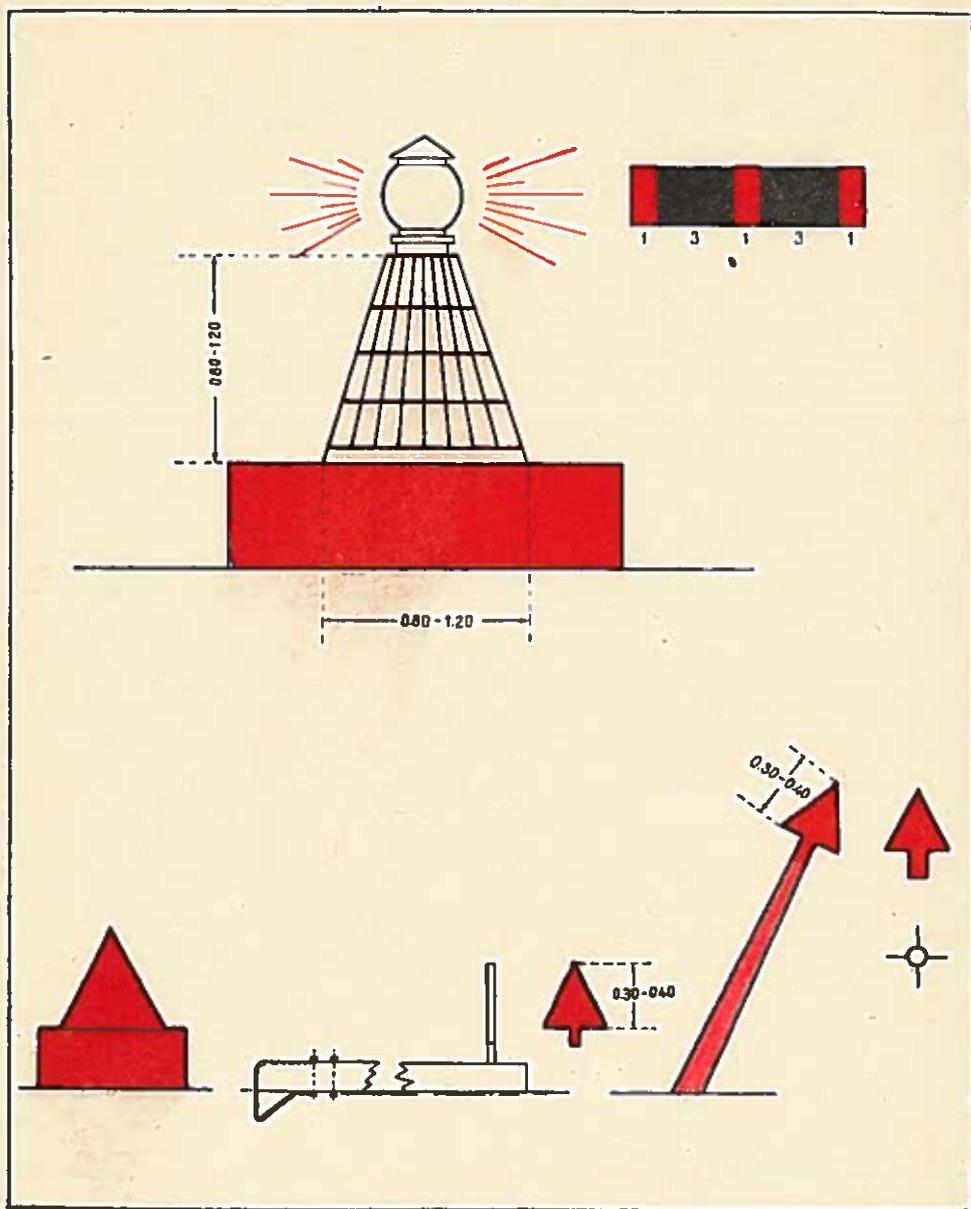
A N N E X E S

(dessins et planches correspondants)



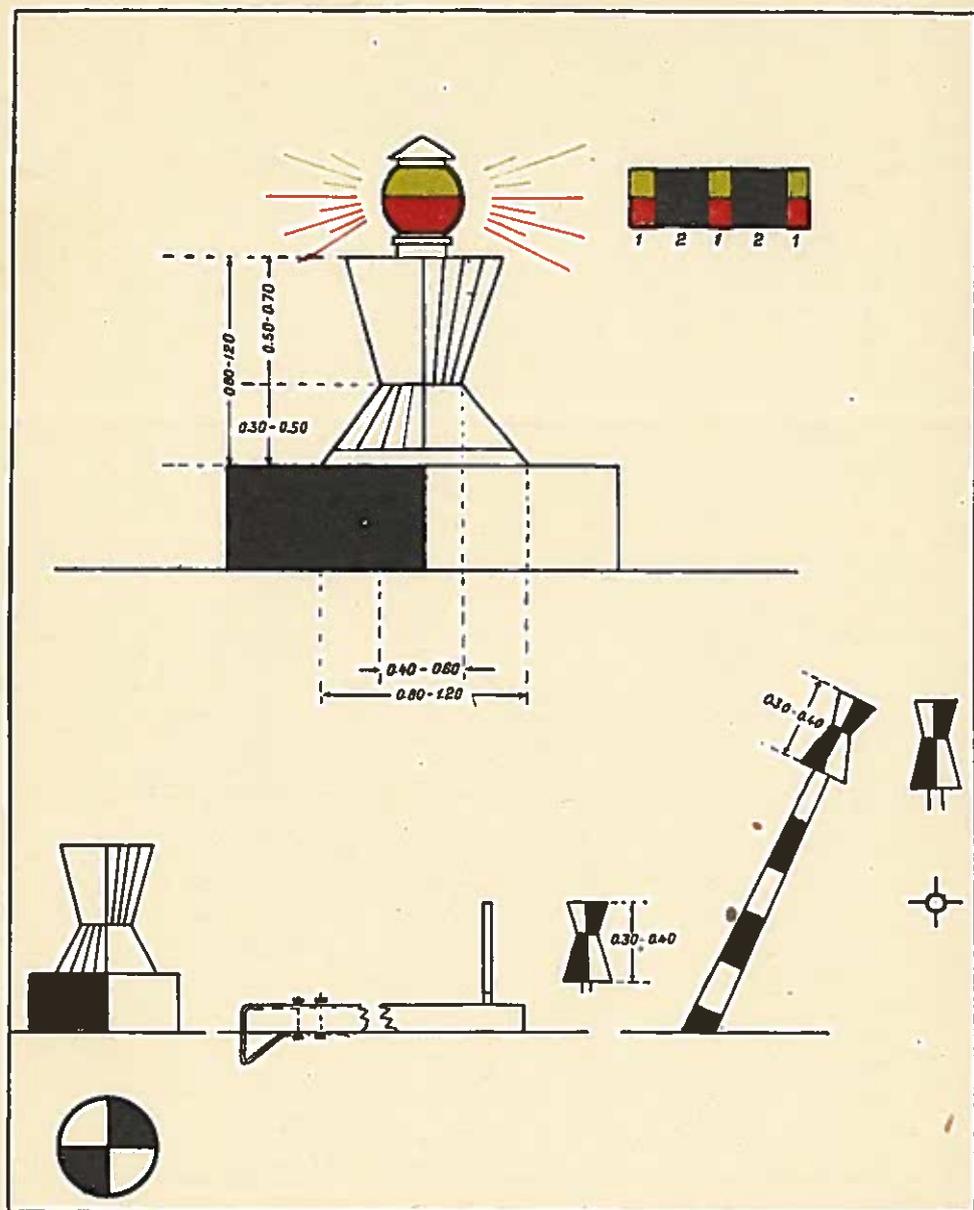
No. [Н.П.О./ДК—1
 No. N.P.O./CD—1

„Правый бакен“, правая вежа, правый швемор
 „Balise droite“, jalon droit, espar droit



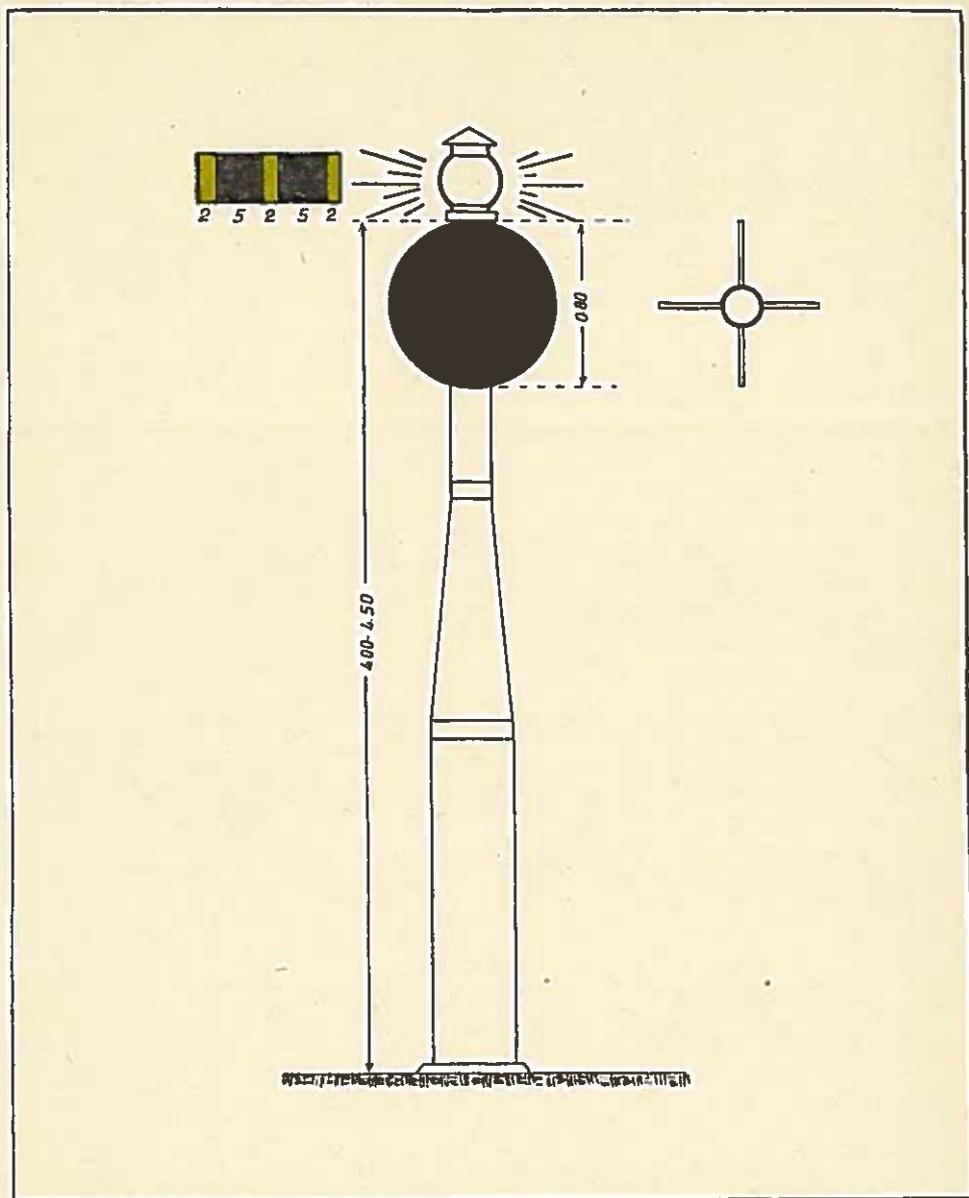
No. И.П.О./ДК-2
 No. N.P.O./CD-2

„Левый бакен“, левая нога, левый штырек
 „Balise gauche“, jalon gauche, espar gauche



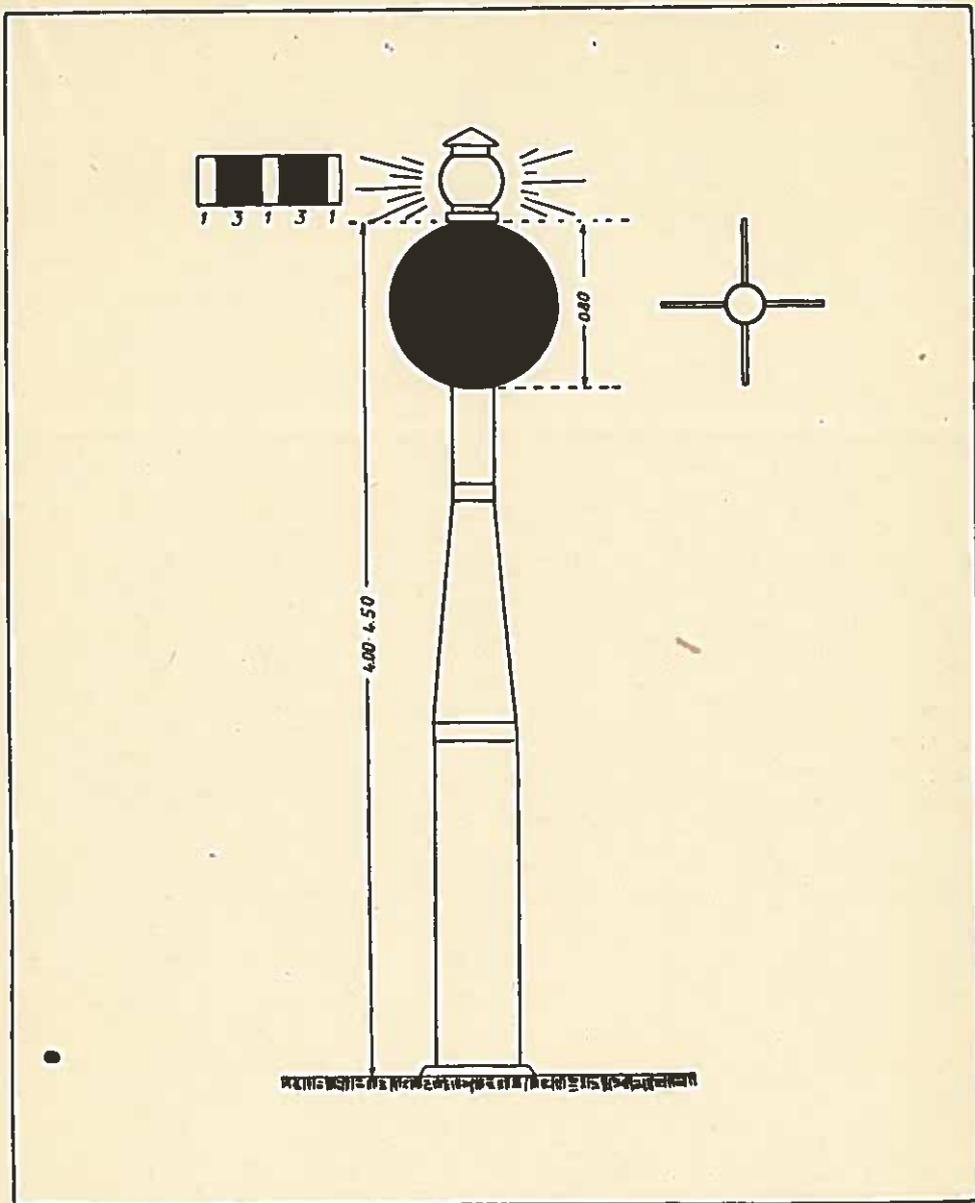
№. Н.Ц.О./ДК—3
 №. N.P.O./CD - 3

„Средний бакен“, средняя вежа, средний швелор
 „Balise moyenne“, jalon moyen, espar moyen



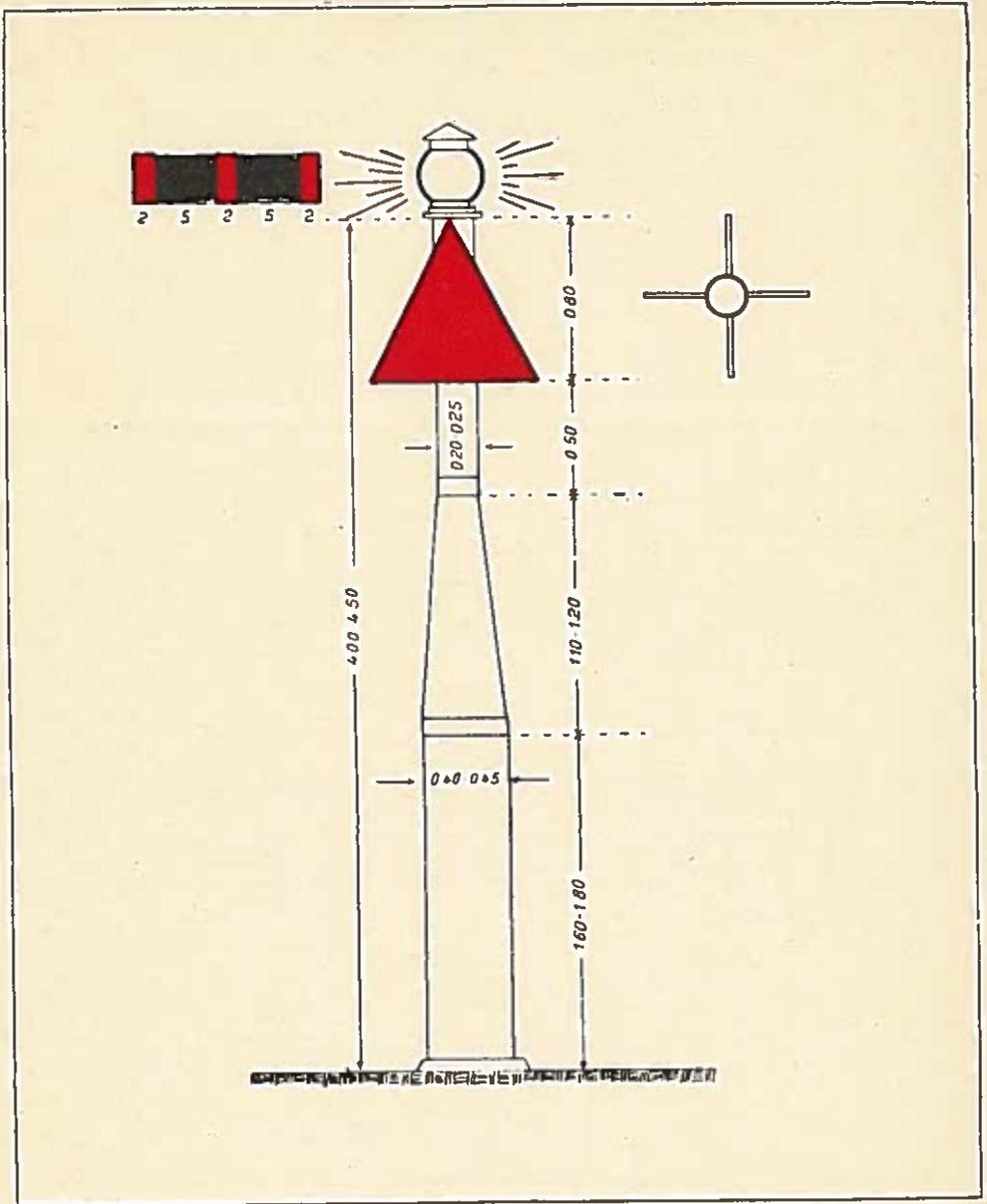
№. П.Ц.О./ДК-4
 №. N.P.O., CD-4

Правый береговой огонь (знак)
 Feu côtier droit (phare)



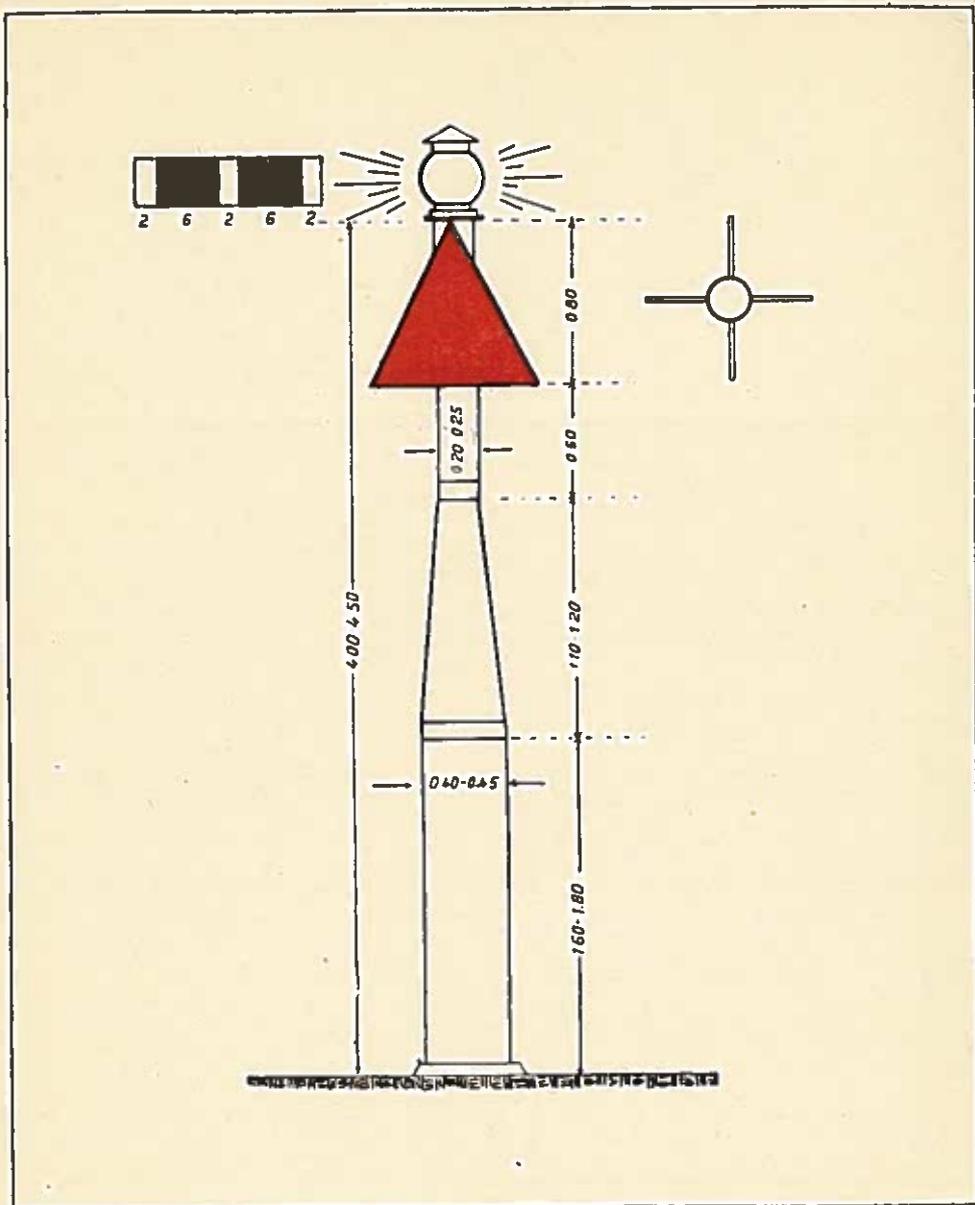
№. П.П.О./ДБ—4/1
№.N.P.O./CD—4/1

Правый береговой огонь (маяк)
Feu côtier droit (phare)



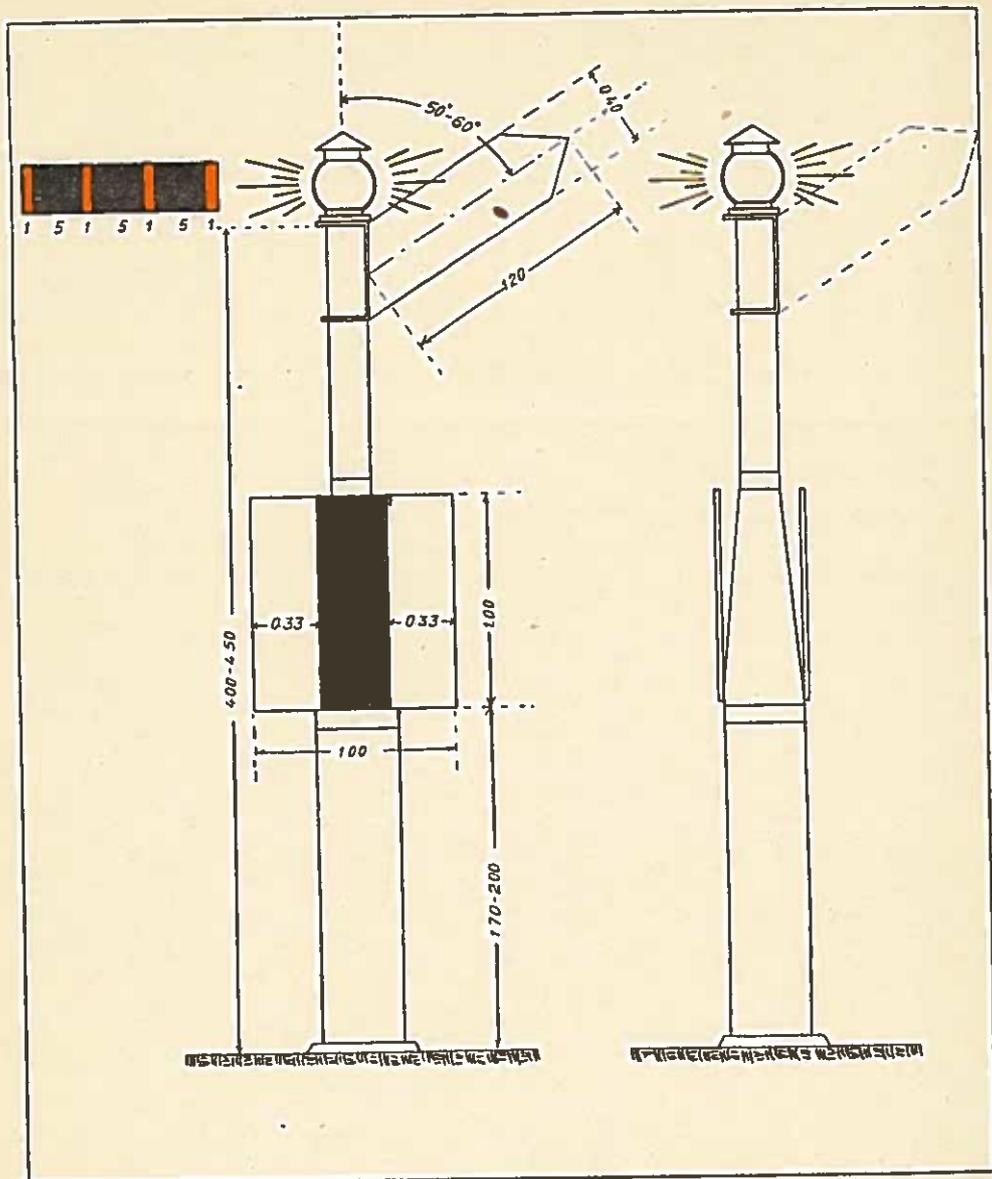
№. И.П.О./ДК—5
 No. N.P.O./CD—5

Ловый береговой огонь (маяк)
 Feu côtier gauche (phare)



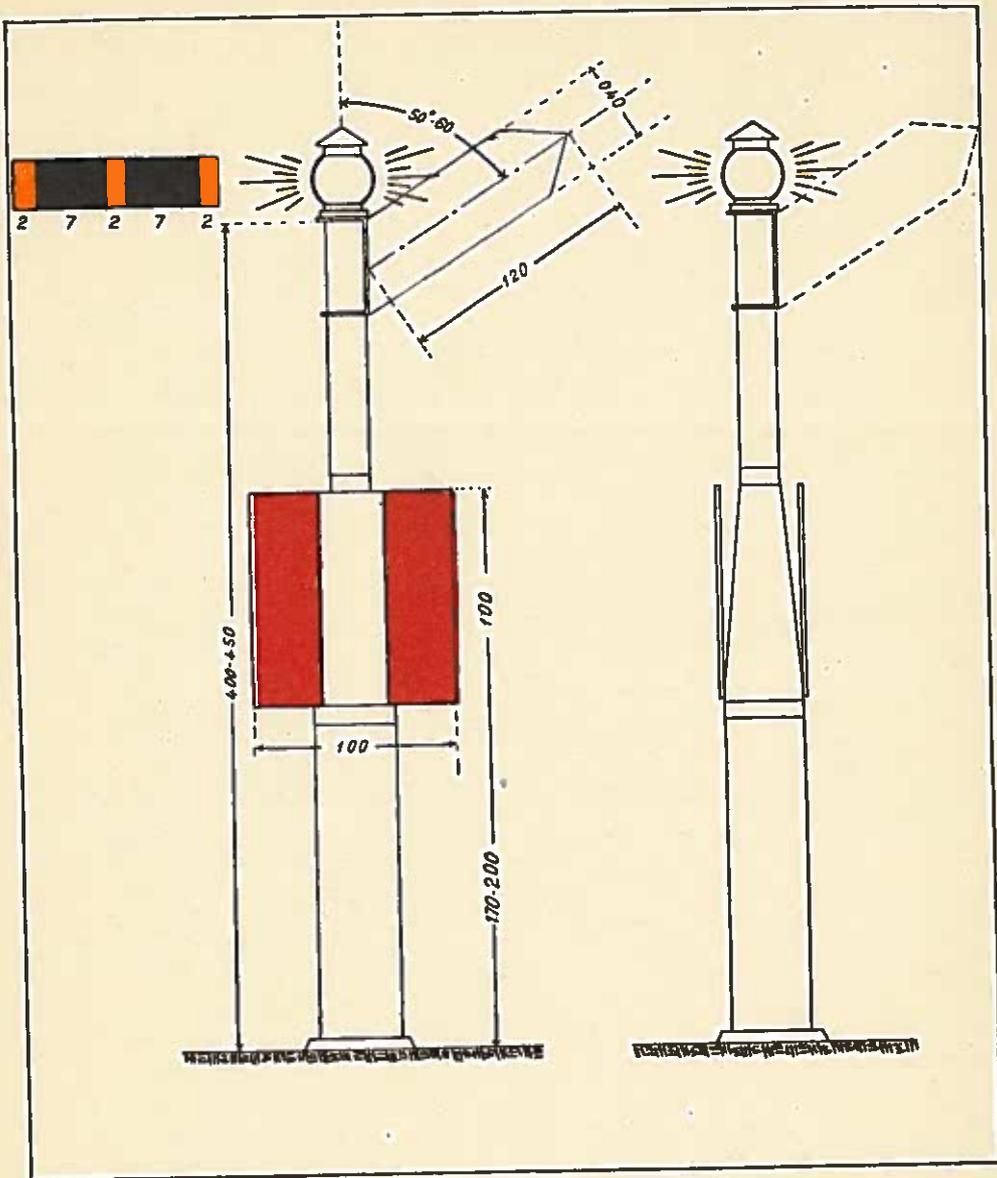
No. П.П.О./ДК—5/1
 No. N.P.O./CD—5/1

Лесный береговой огонь (маяк)
 Feu côtier gauche (phare)



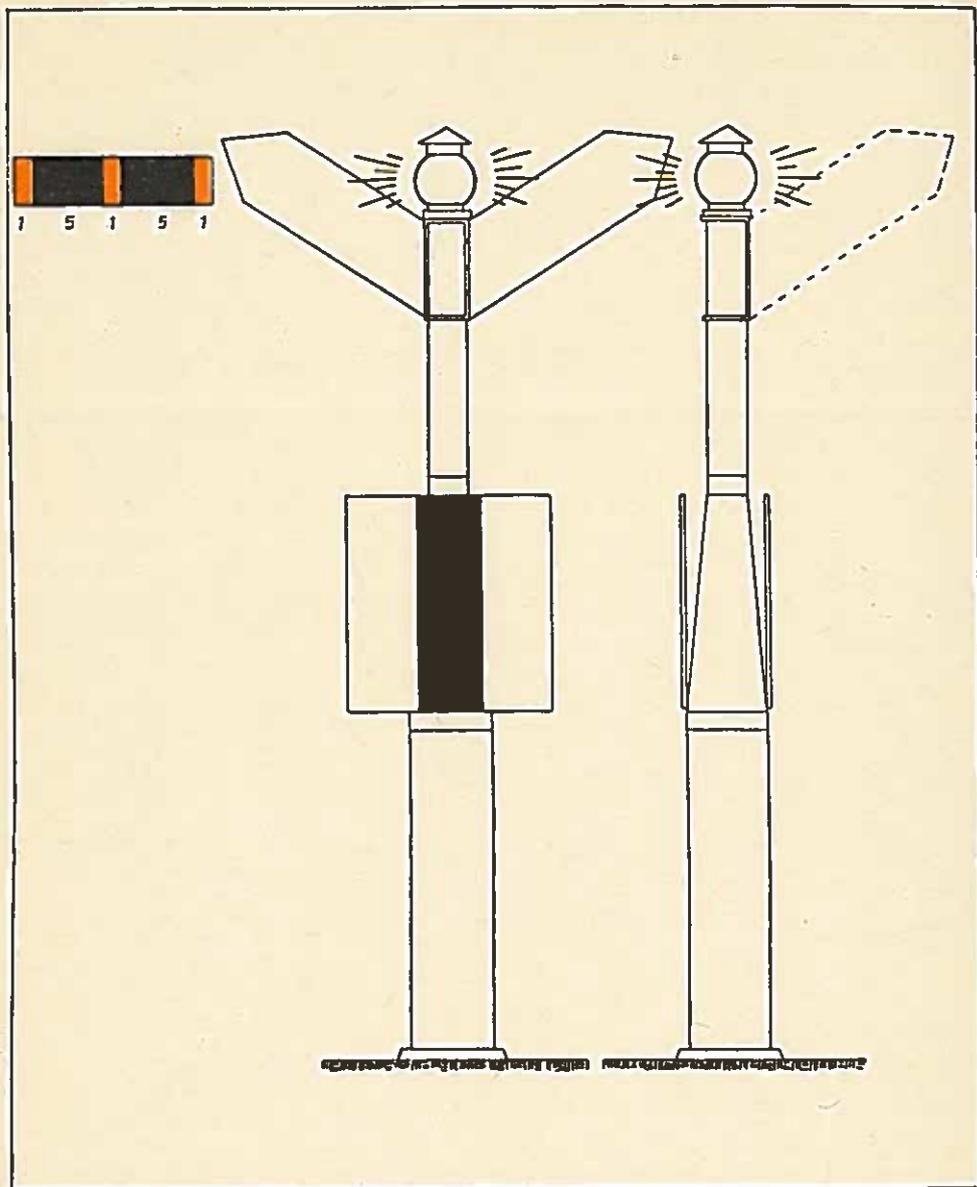
№. П.П.О./ДК-6
 №. N.P.O./CD-6

Правый передальный знак
 Signe de passage droit



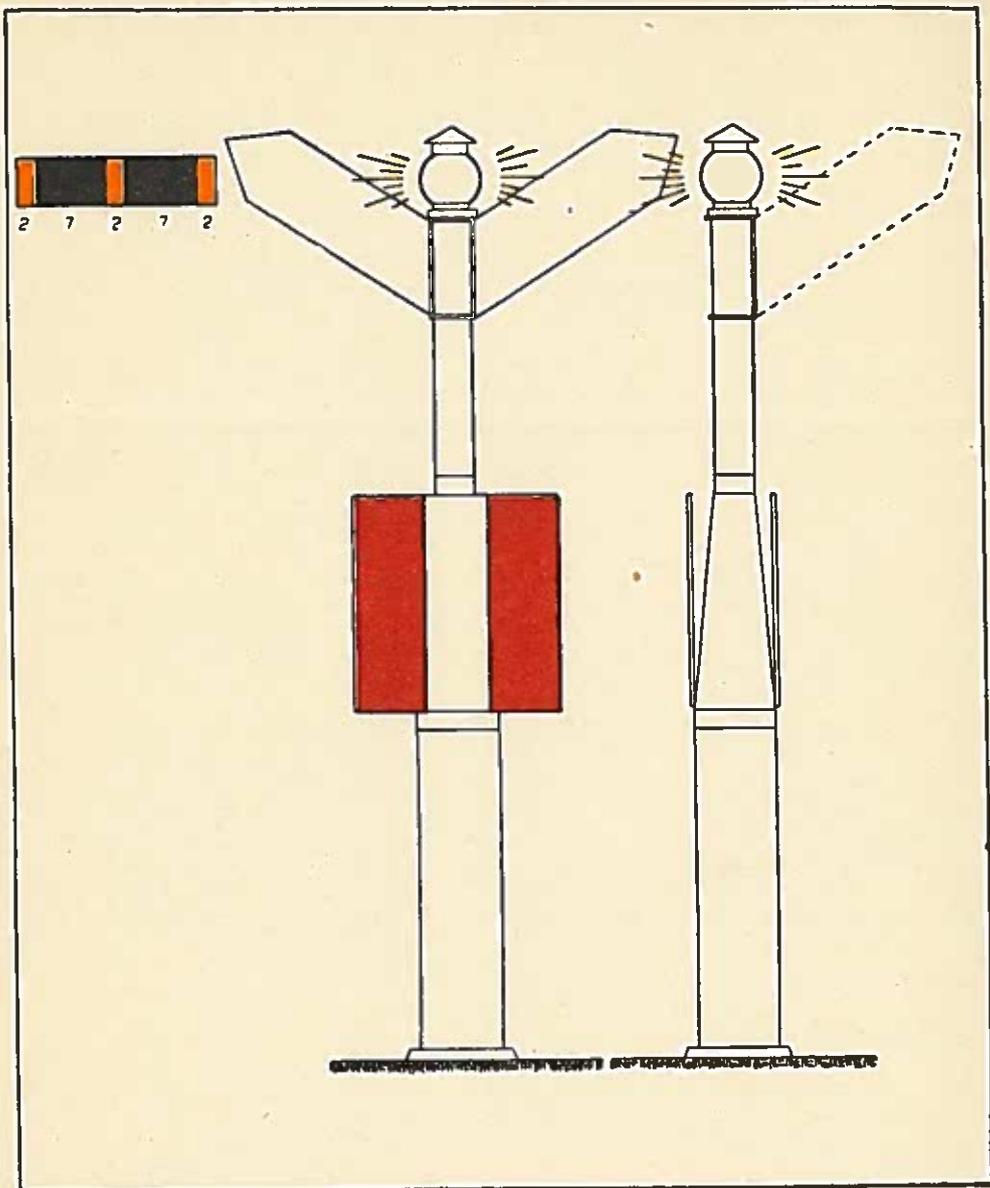
No. Н.П.О./ДК-7
 No. N.P.O./CD-7

Левый перевальный знак
 Signe de passage gauche



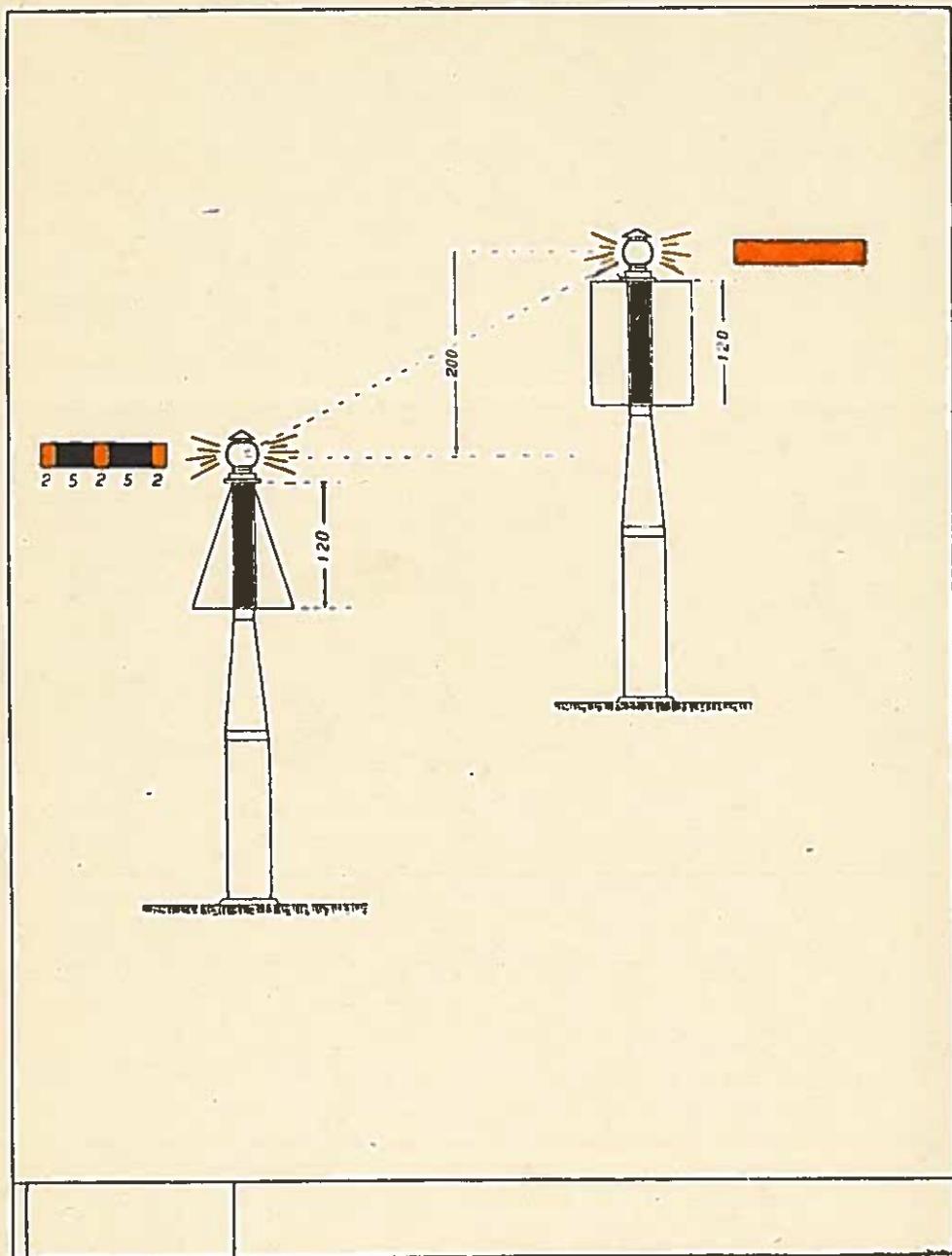
No. П.П.О./ДК—8
 No. N.P.O./CD 8

Двусторонний правый перекрестный знак
 Signe de passage droit double



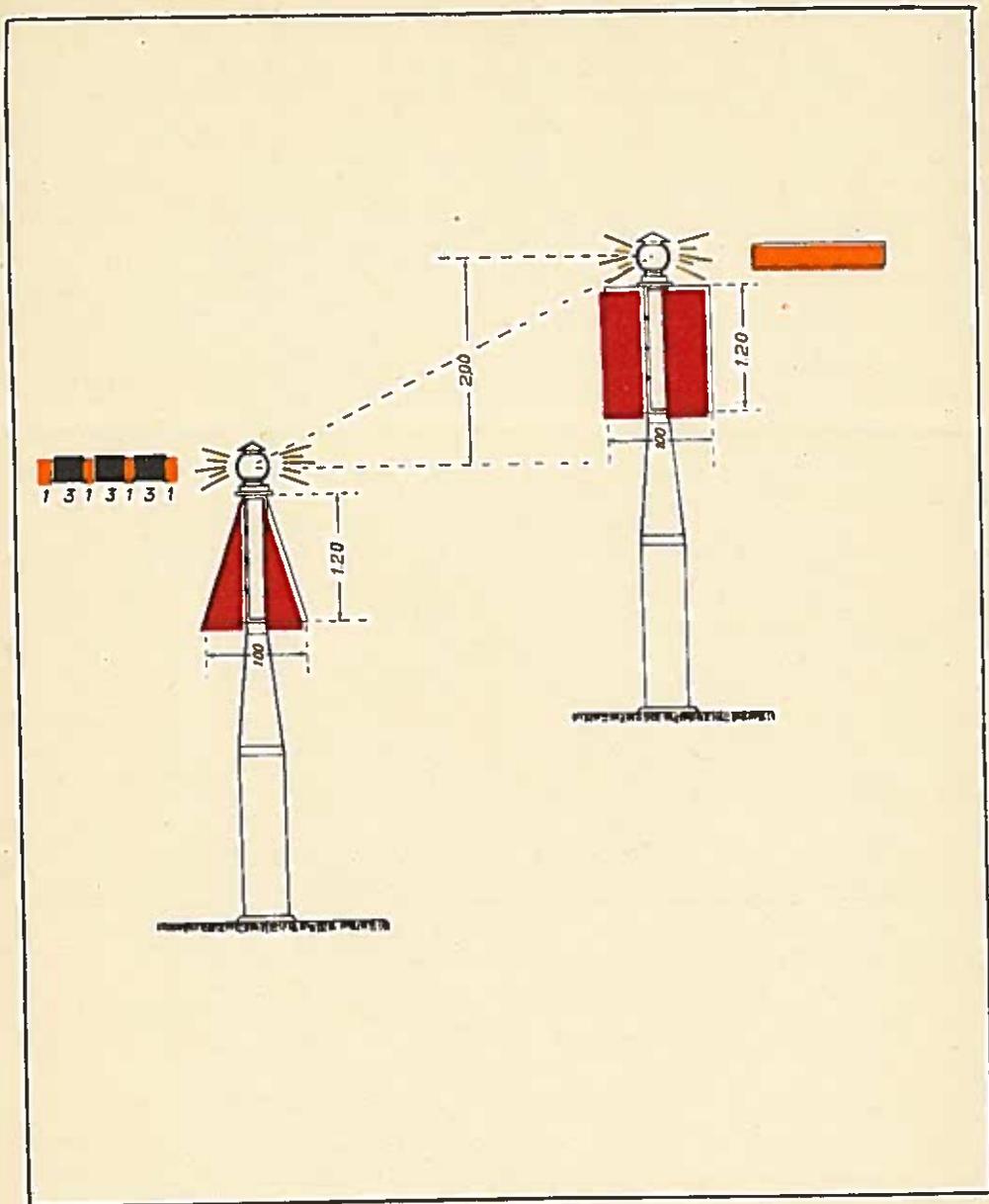
№. П.П.О./ДК—8/1
№. N.P.O./CD—8/1

• Двусторонний левый порывальный знак
Signe de passage gauche double



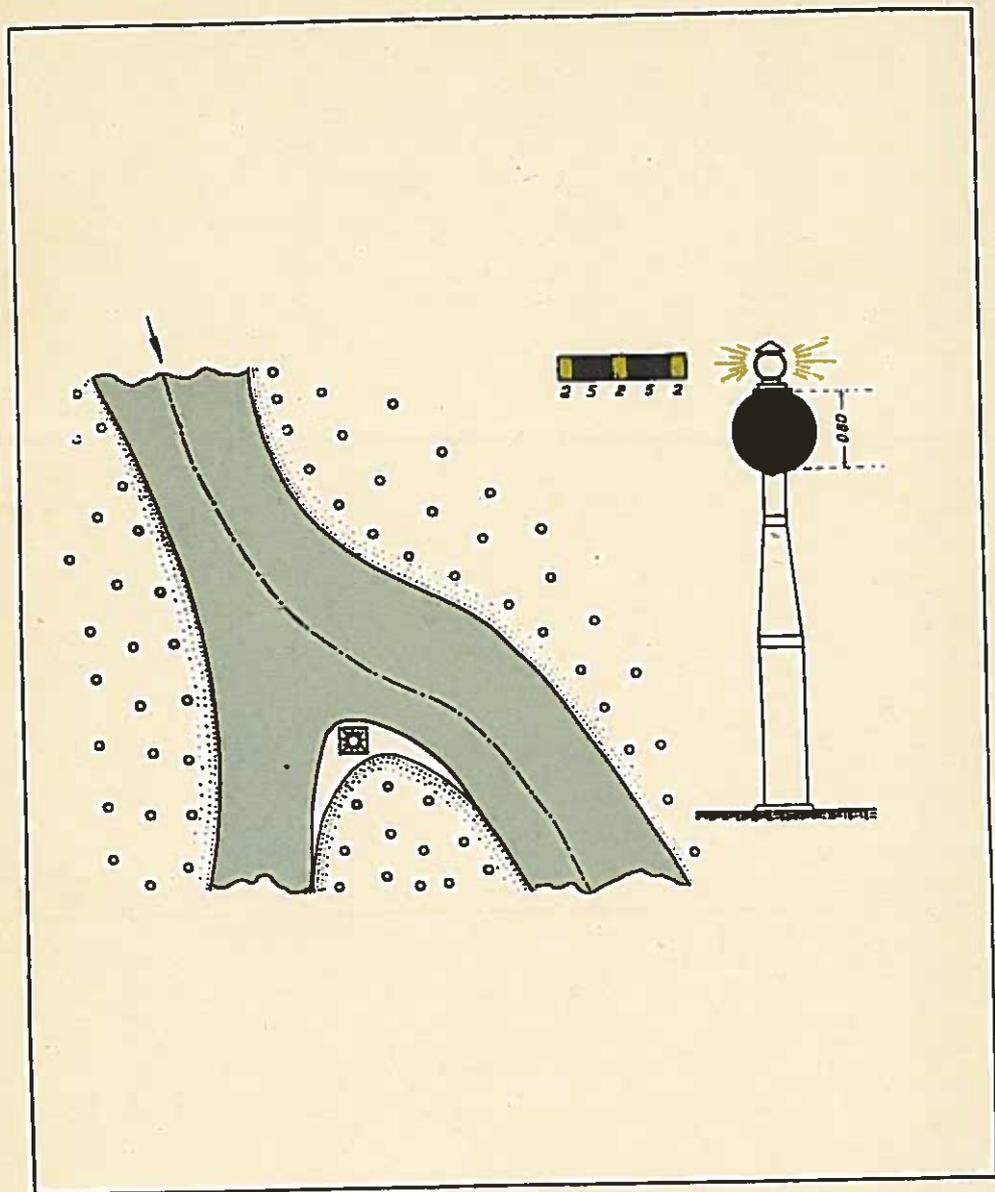
№. Н.П.О./ДК - 9
 No. N.P.O./CD - 9

Правые навигационные створы
 Alignements de navigation droits



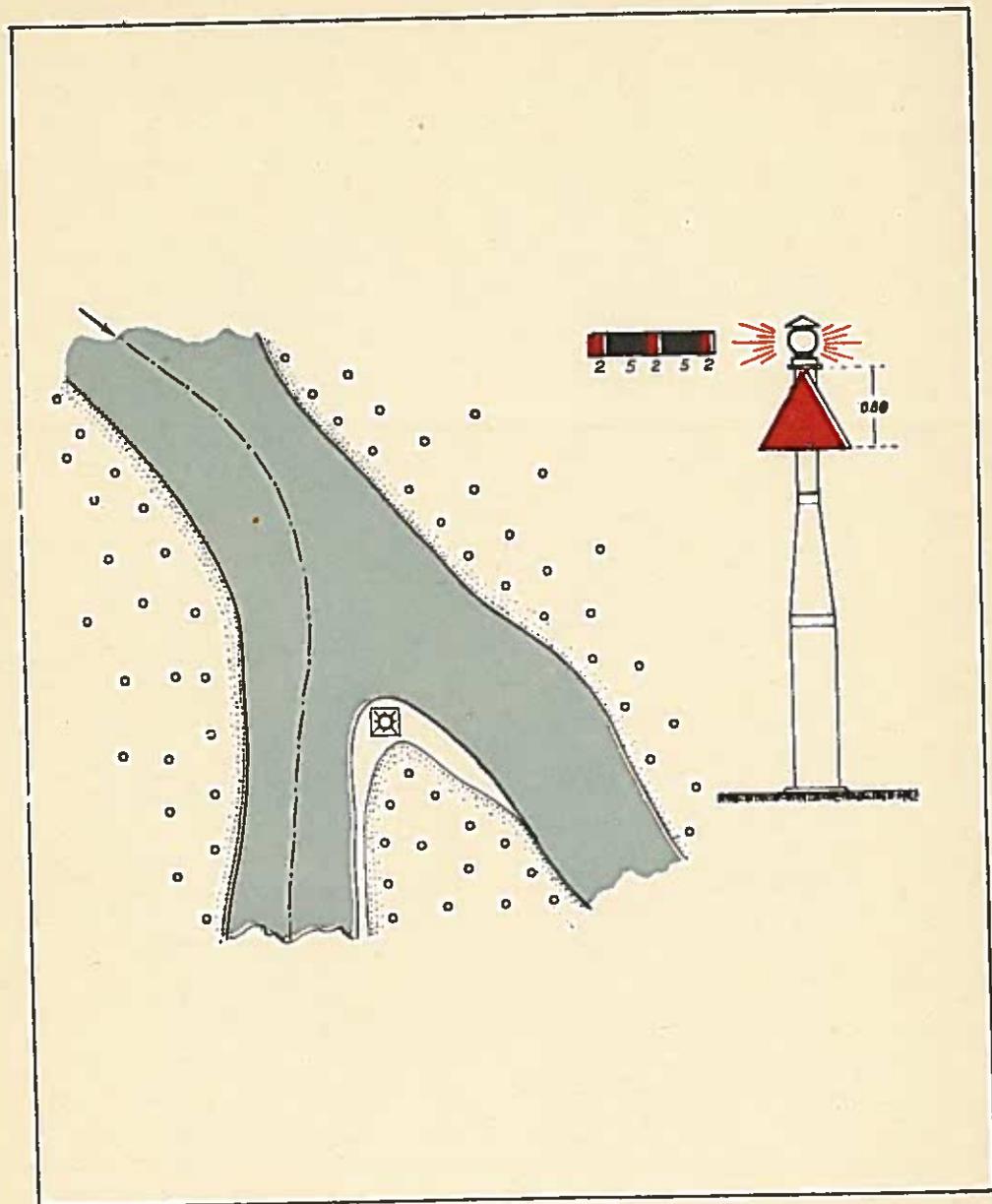
№. Н.П.О./ДК - 10
 №. N.P.O./CD—10

Левые навигационные створы
 Alignements de navigation gauches



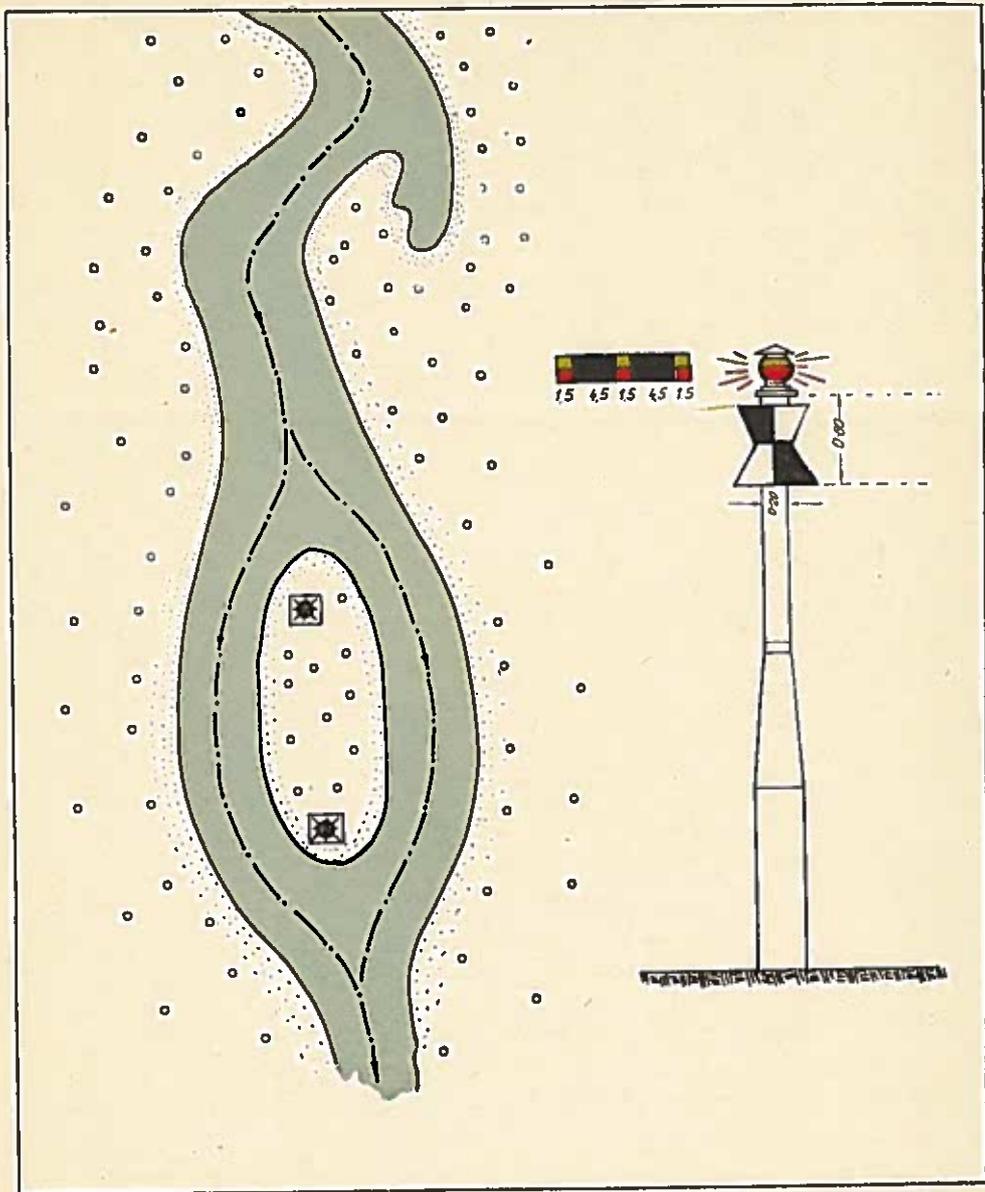
№. П.Н.О./ДК—11
 №. N.P.O./CD—11

Правый береговой огонь (маяк) на островах
 Feu côtier droit (phare) sur les îles



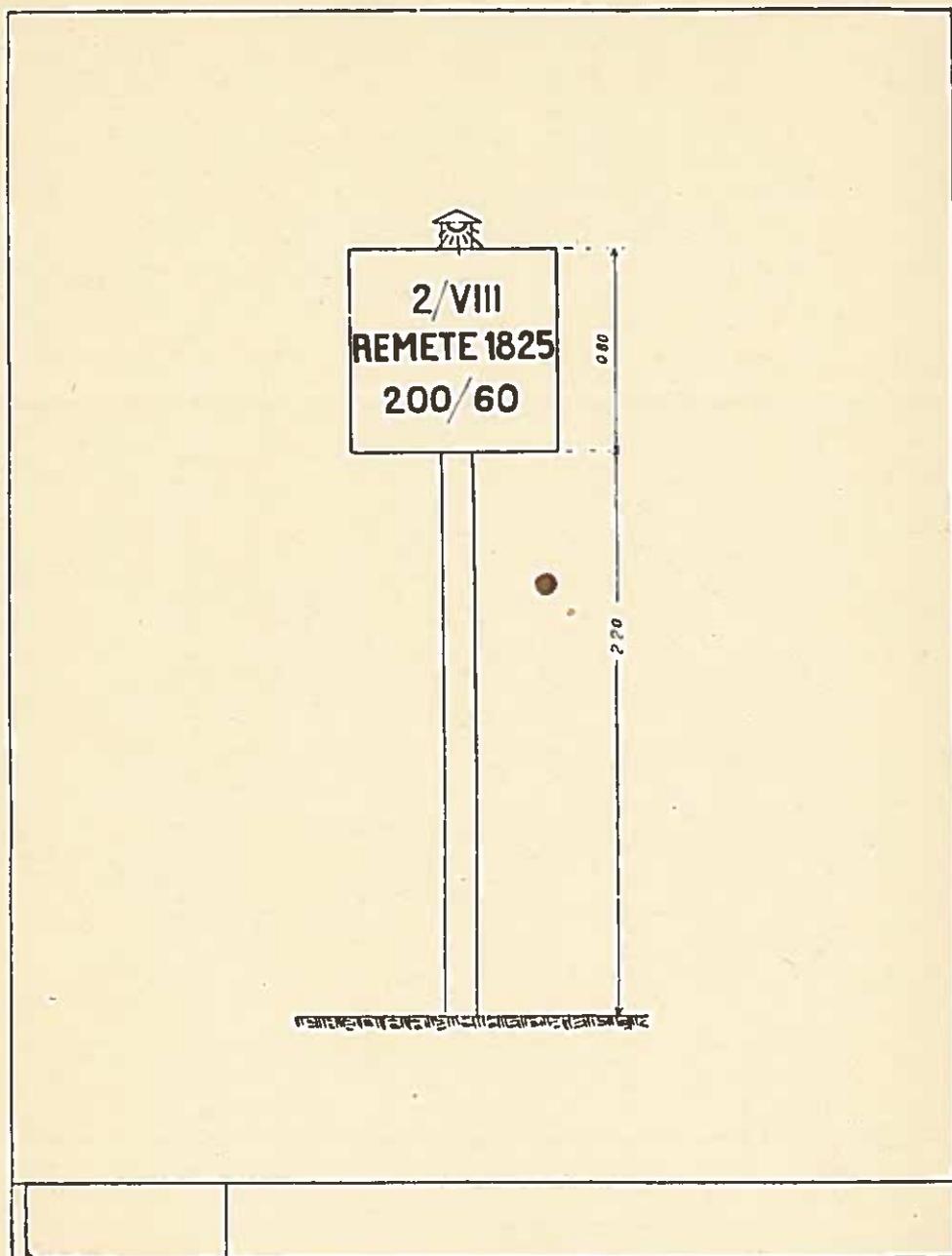
No. П.П.О./ДК-12
 No. N.P.O./CD-12

Левый береговой огонь (маяк) на островах
 Feu côtier gauche (phare) sur les îles



№. П.П.О./ДК—12/1
 №. N.P.O./CD—12/1

Средний береговой огонь (маяк) на островах (развилка)
 Feu côtier moyen (phare) sur les îles (bifurcation)

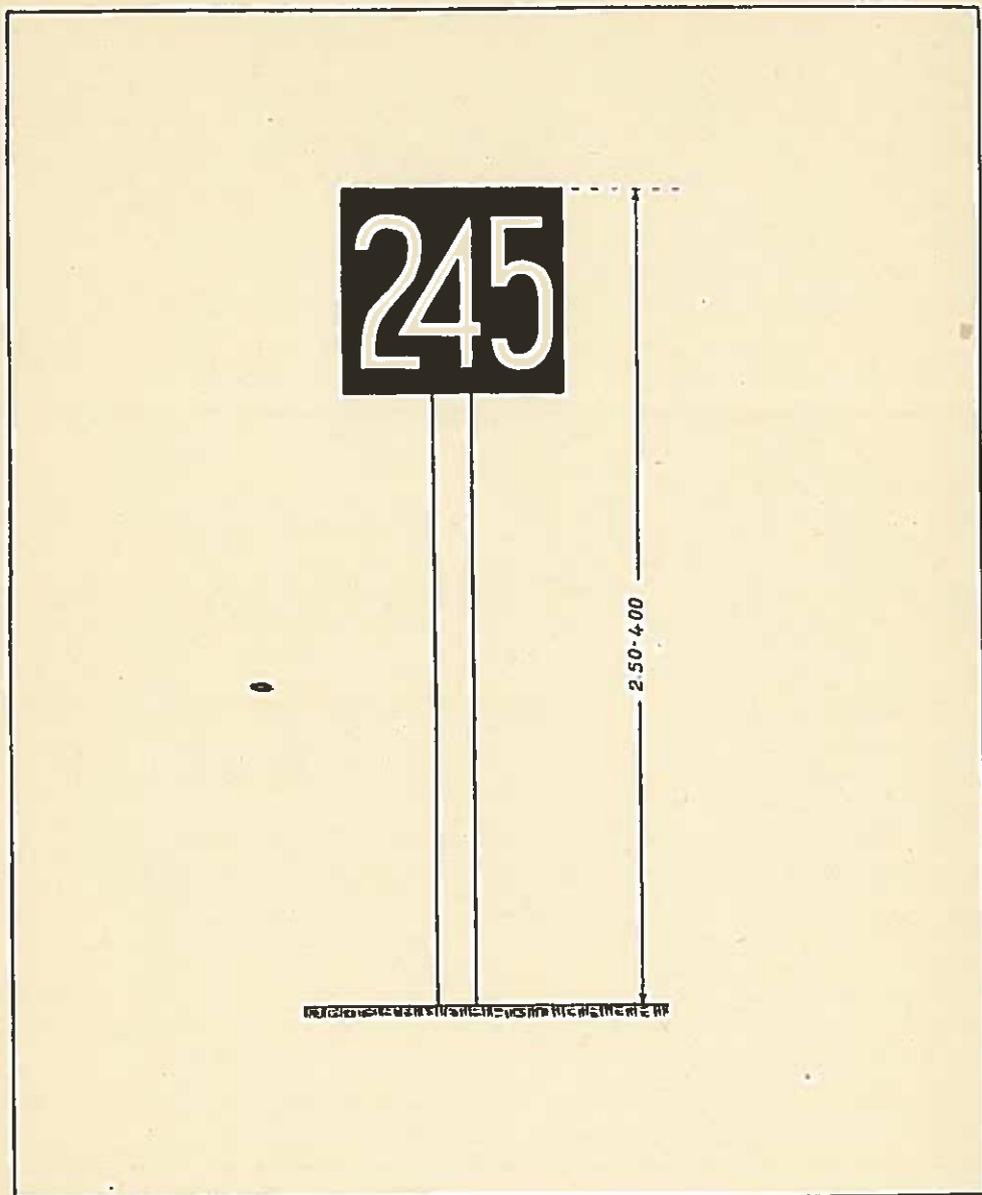


No. Н.П.О./ДК - 13

Участковый щит-указатель глубины и ширины судового хода
на перекатах

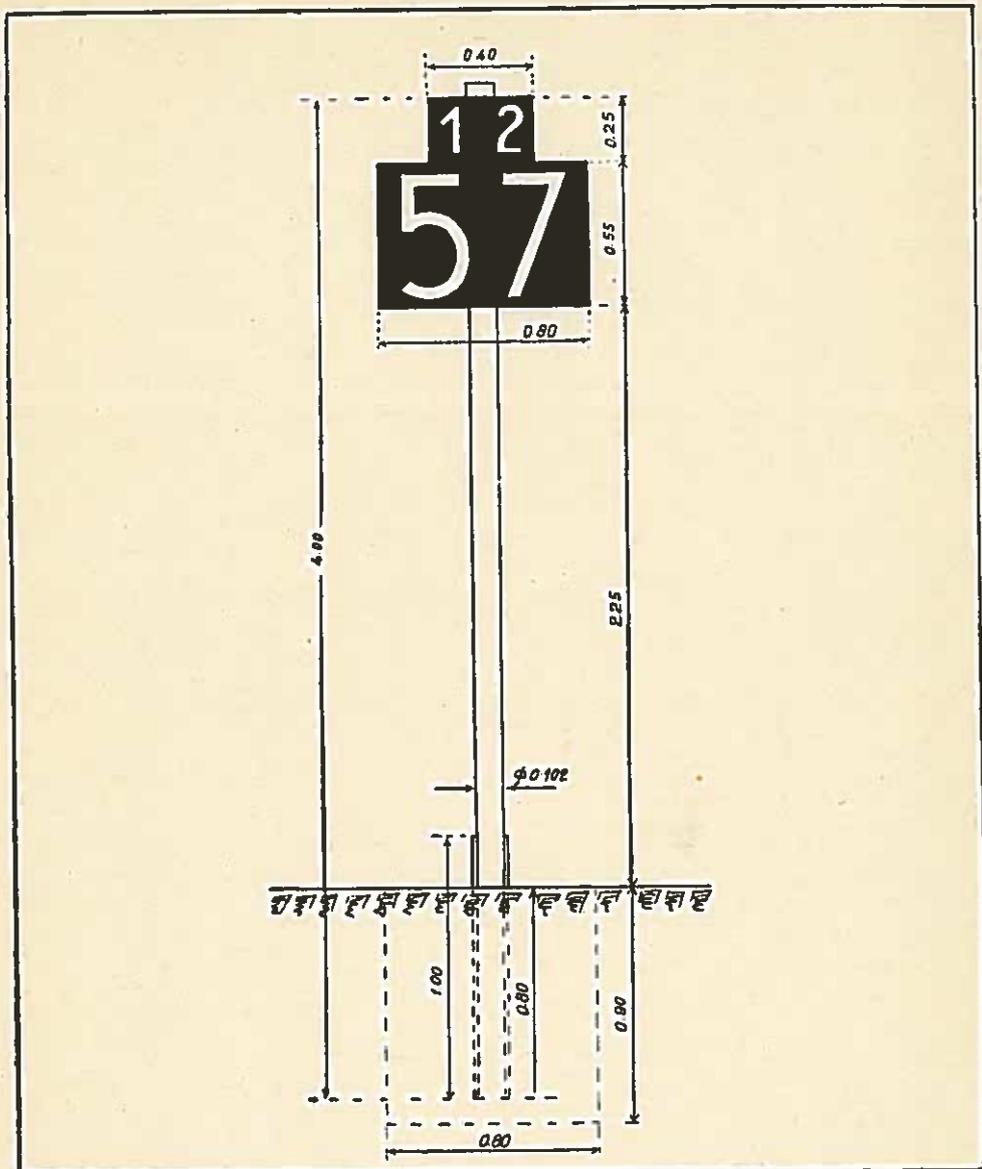
No. N.P.O./CD—13

Ecran de secteur — indicateur de la profondeur et de la
largeur de la voie navigable dans les seuils



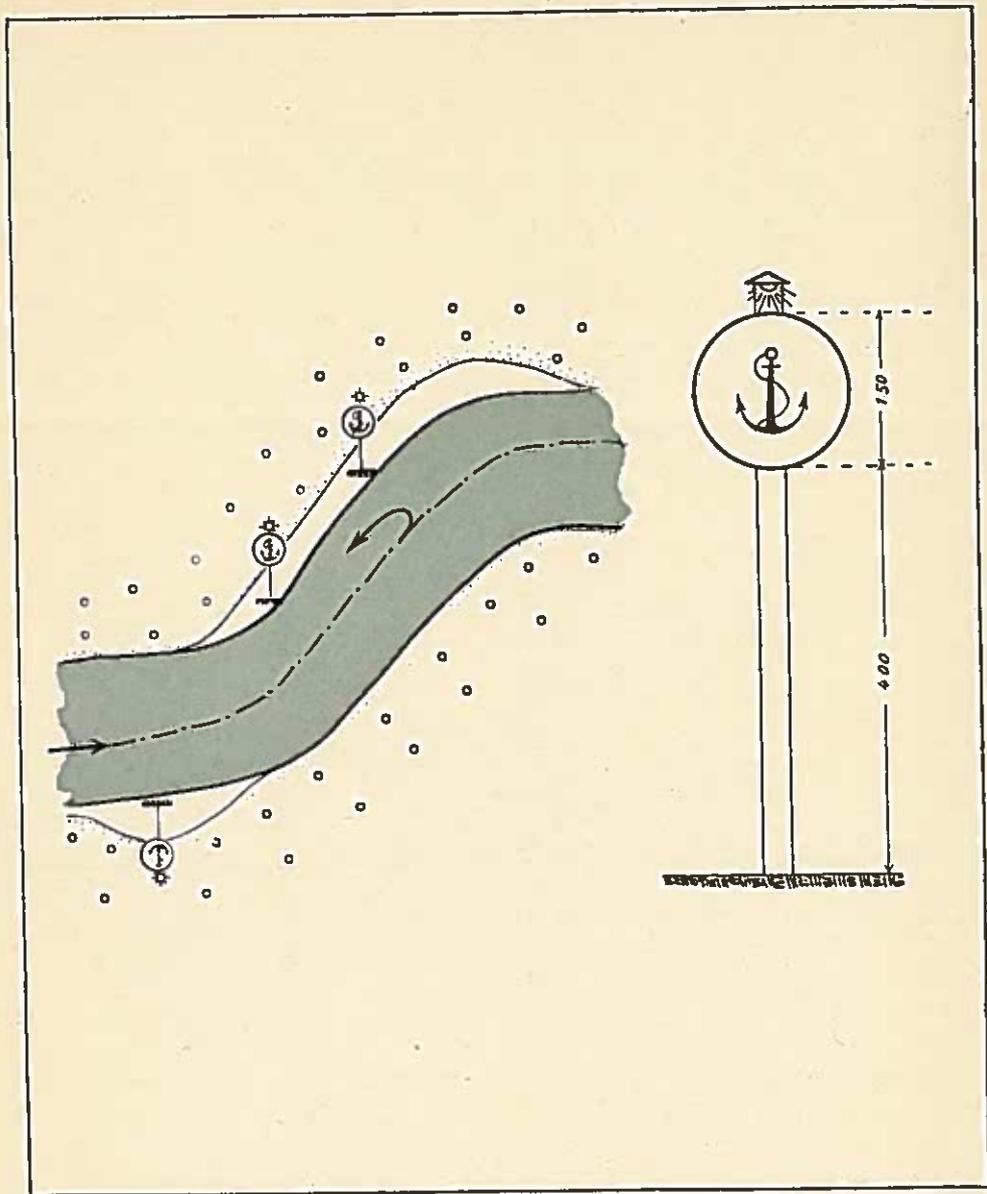
№. ИЛ.О./ИК-14
№. N.P.O./CD-14

Километровый знак
Borne kilométrique



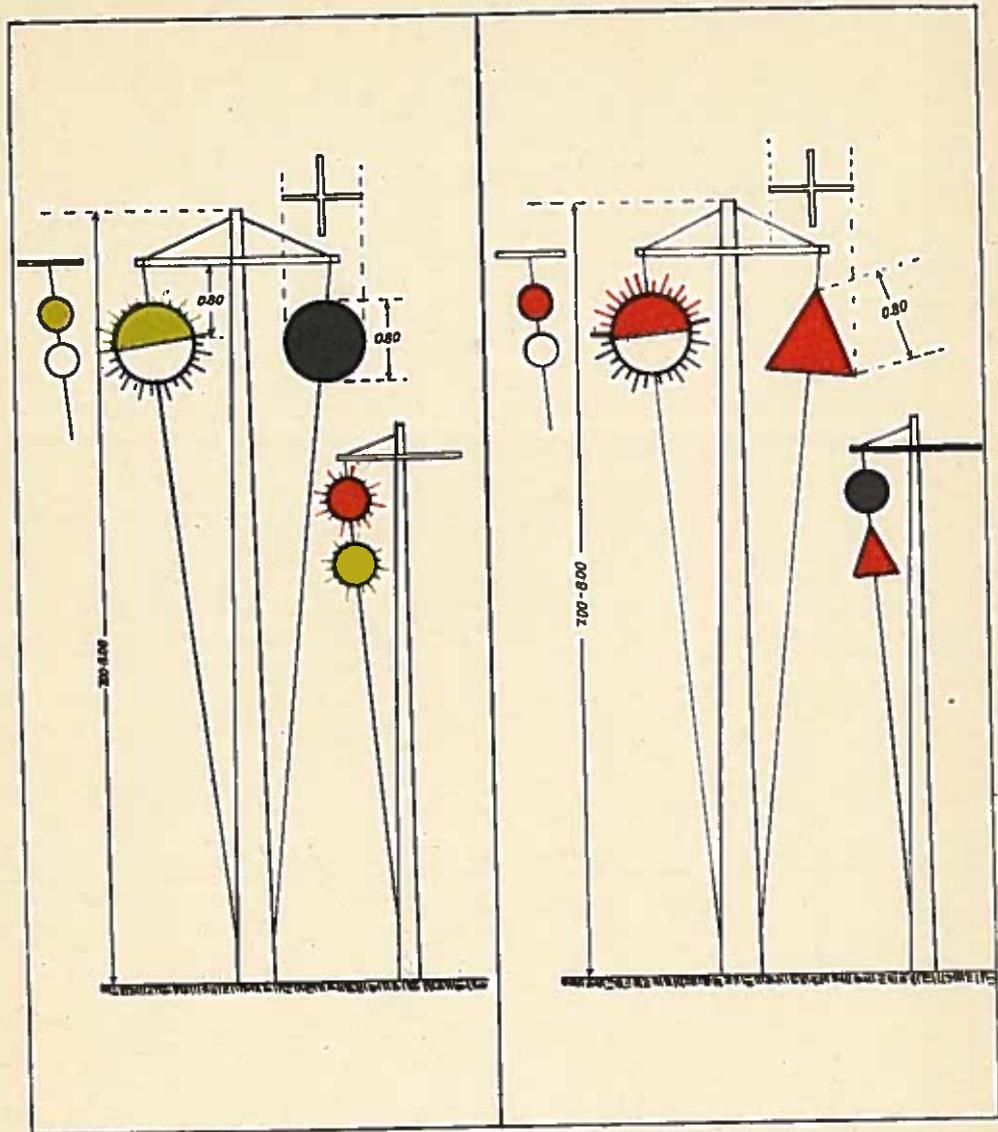
№. Н.П.О./ДК—14/1
 №. N P.O./CD—14/t

Километровый знак
 Borne kilométrique



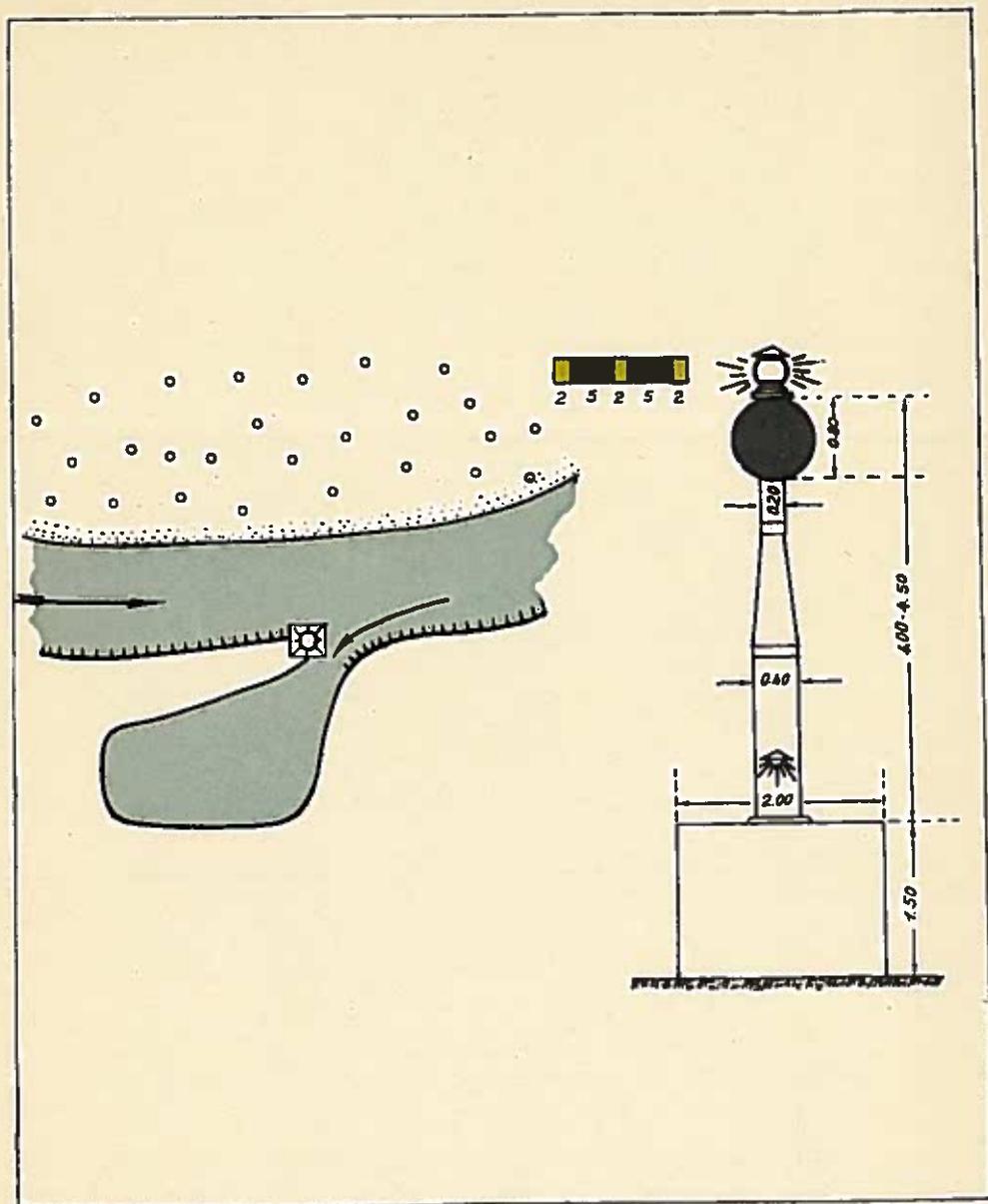
№. П.П.О./ДК—15
№. N.P.O./CD—15

Указатель якорной стоянки
Indicateur du mouillage



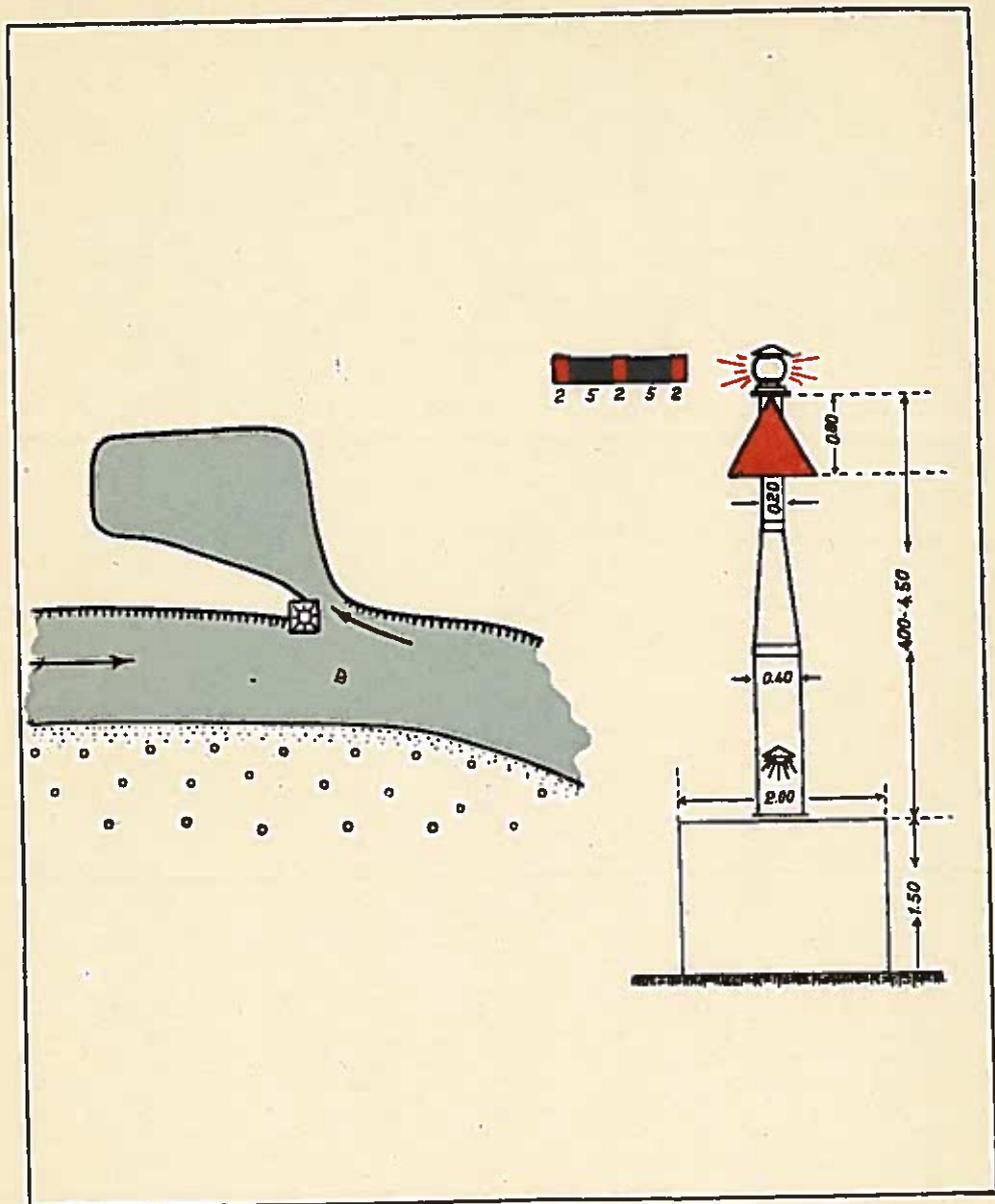
№. Н.П.О./ДК—16
 №.N.P.O./CD—16

Семафорная мачта
 Mât sémaphorique



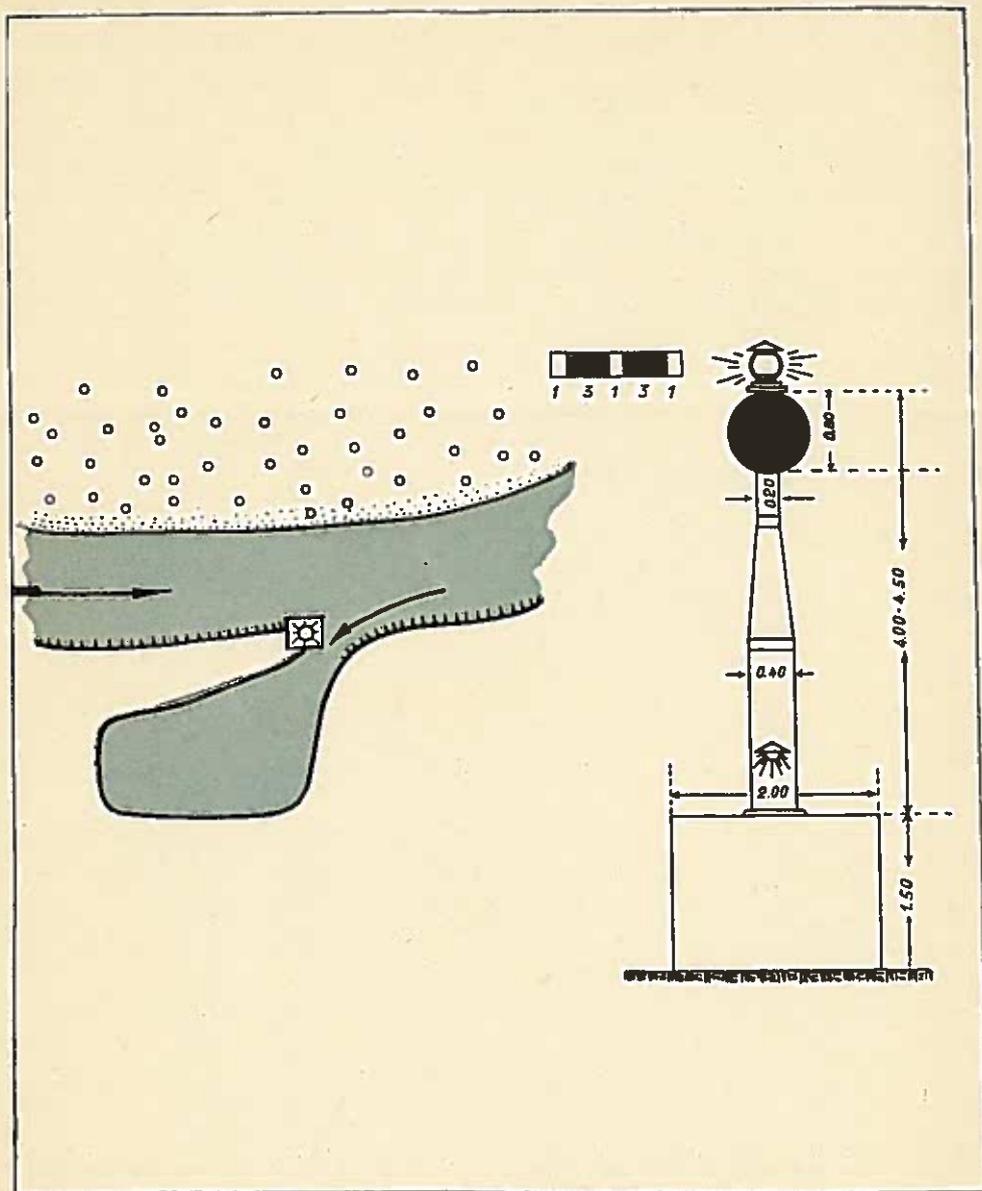
№. Н.П.О./ДК—17
 No. N.P.O./CD - 17

Правый береговой огонь (маяк) зимовник
 Feu côtier droit (phare) lieu d'hivernage



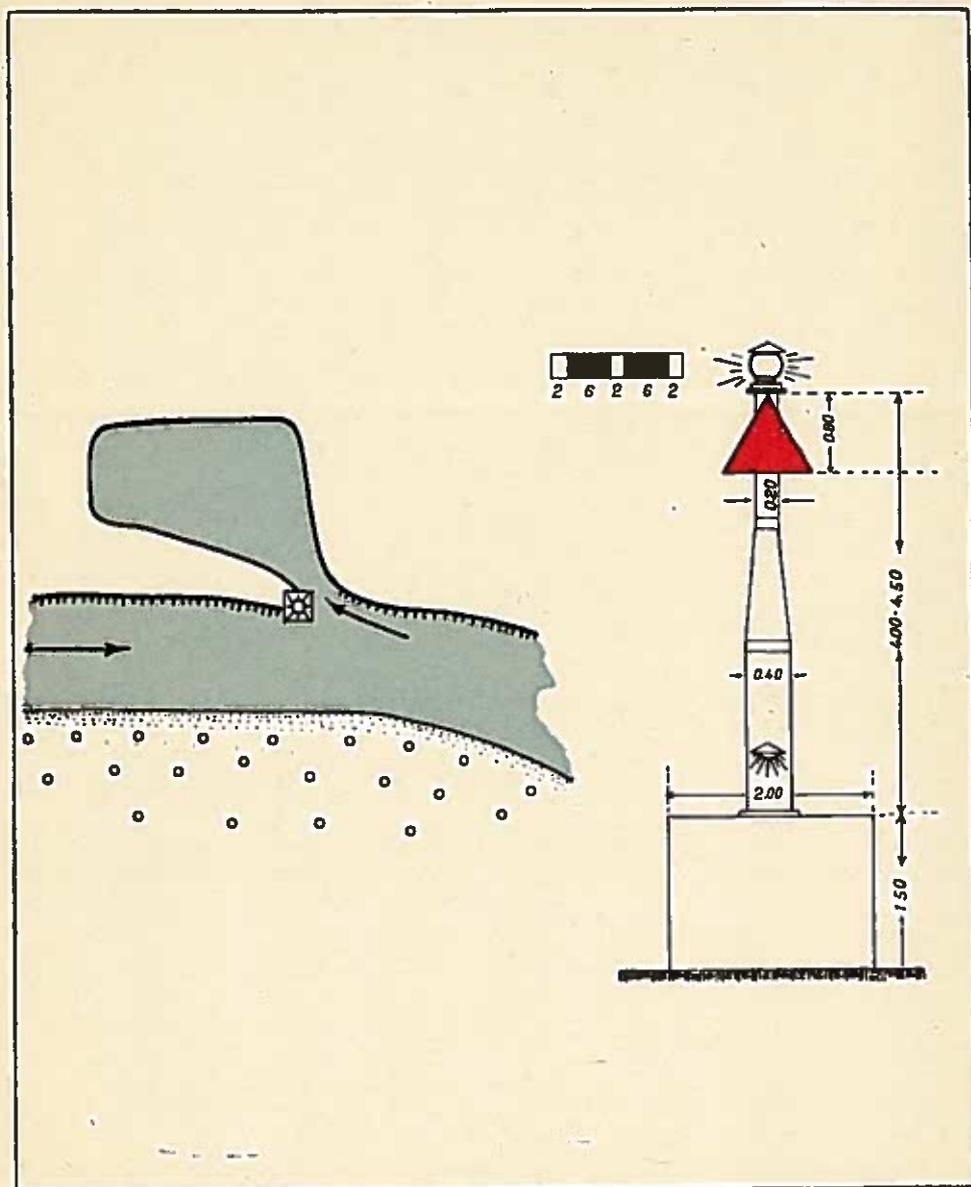
No. И.П.О./ДК—17
 No. N.P.O./CD—17

Левый береговой огонь (маяк) зимовник
 Feu côtier gauche (phare) lieu d'hivernage



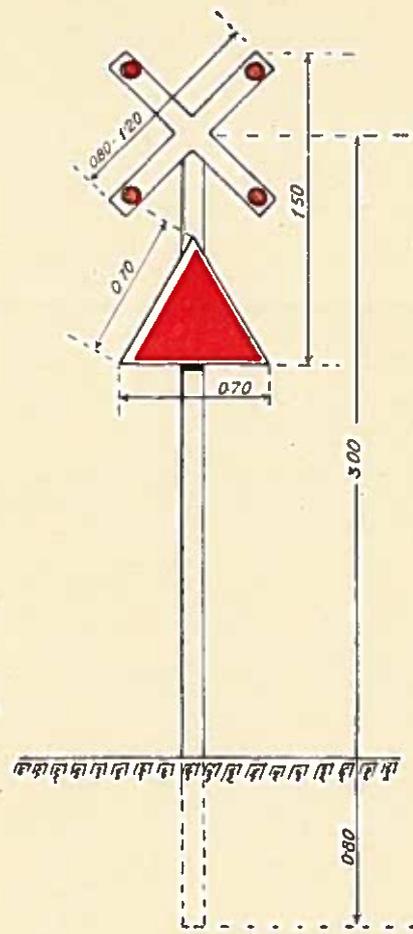
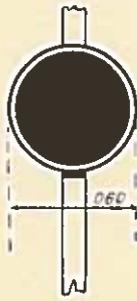
№. Н.П.О./ДК—17/1
 No. N.P.O./CD—17/1

Правый береговой огонь (маяк) зимовник
 Feu côtier droit (phare) lieu d'hivernage



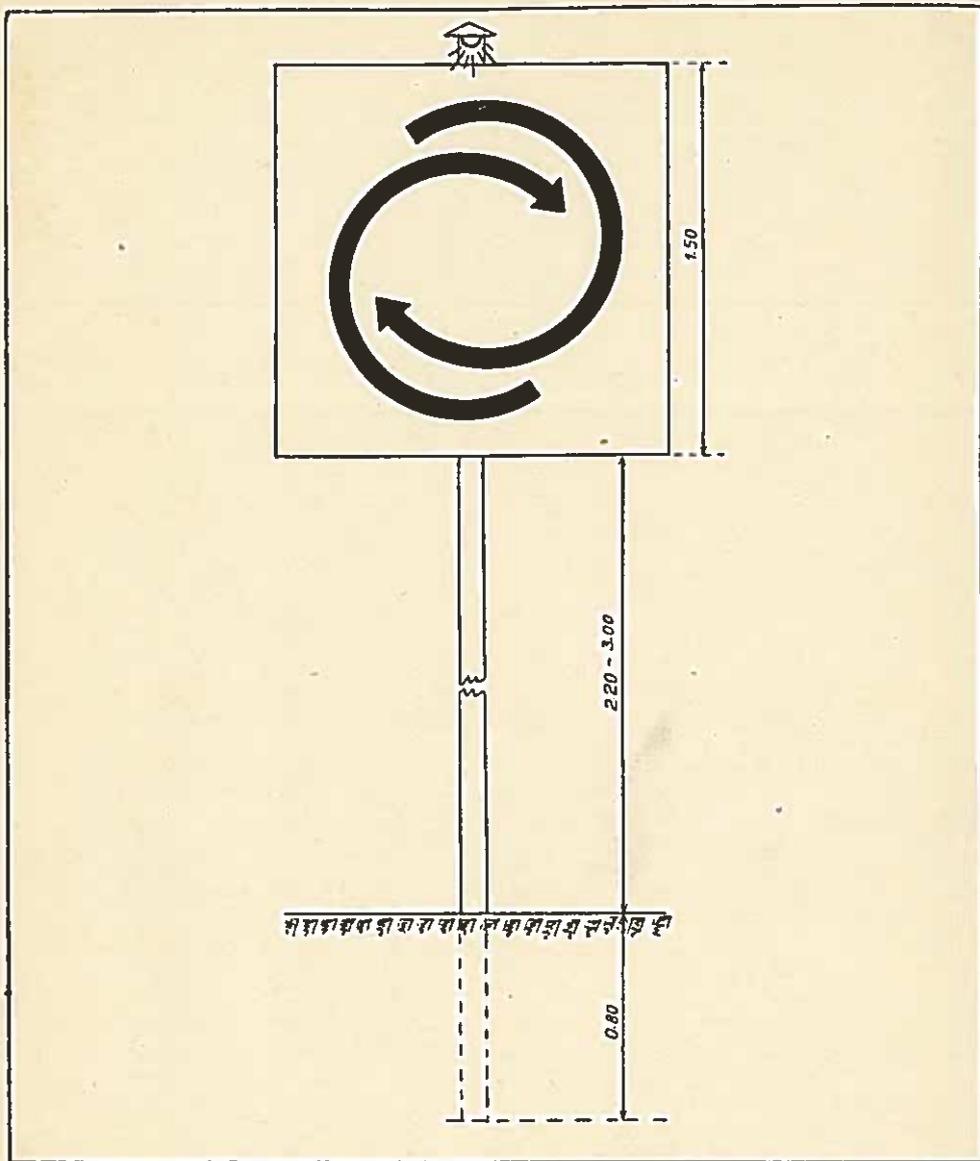
№. ИЛО./ДК-17/1
 №. N.P.O./CD-17/1

Левый береговой огонь (маяк) зимовник
 Feu côtier gauche (phare) lieu d'hivernage



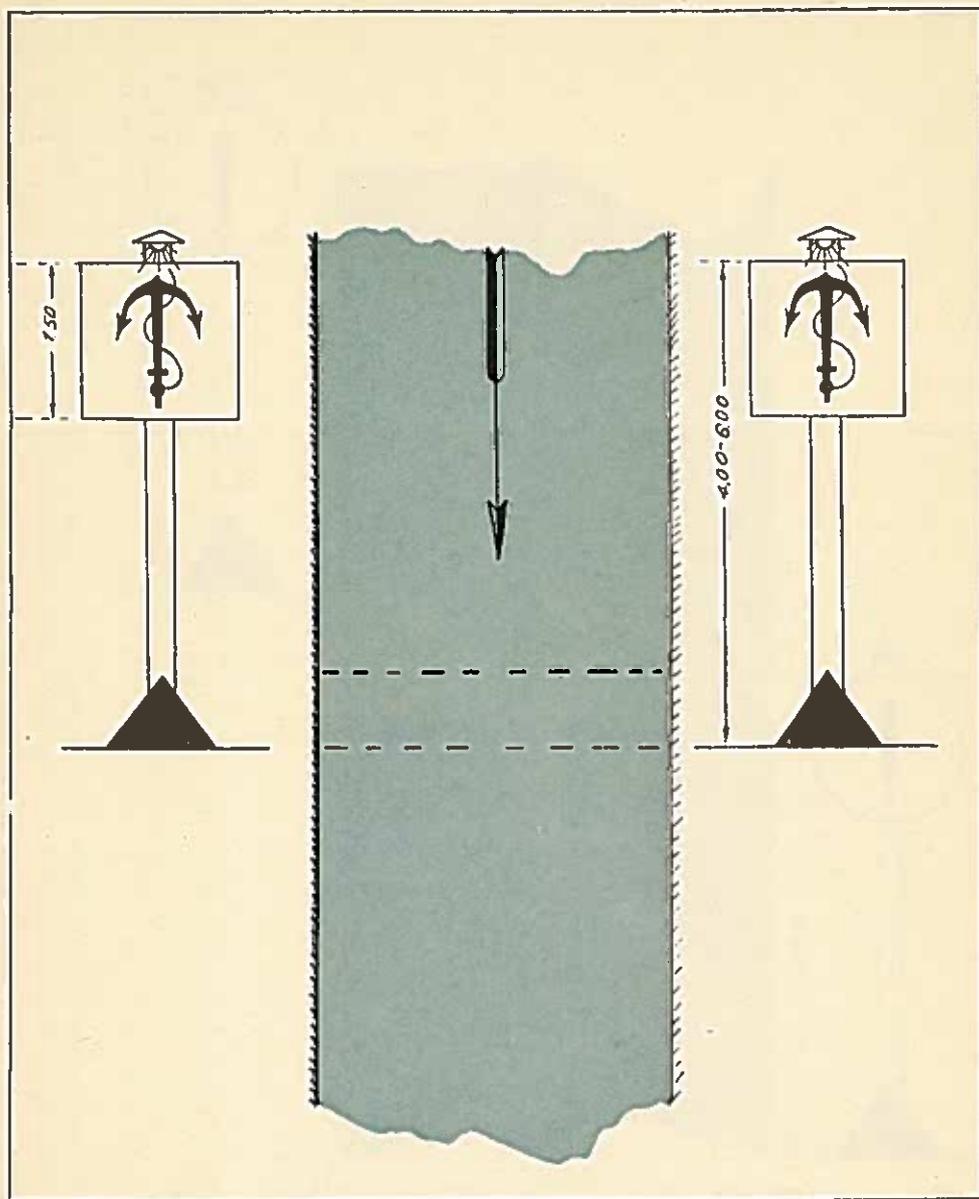
№. П.П.О./ДК—18
 №. N.P.O./CD—18

Береговой знак — осторожно
 Signe côtier — attention



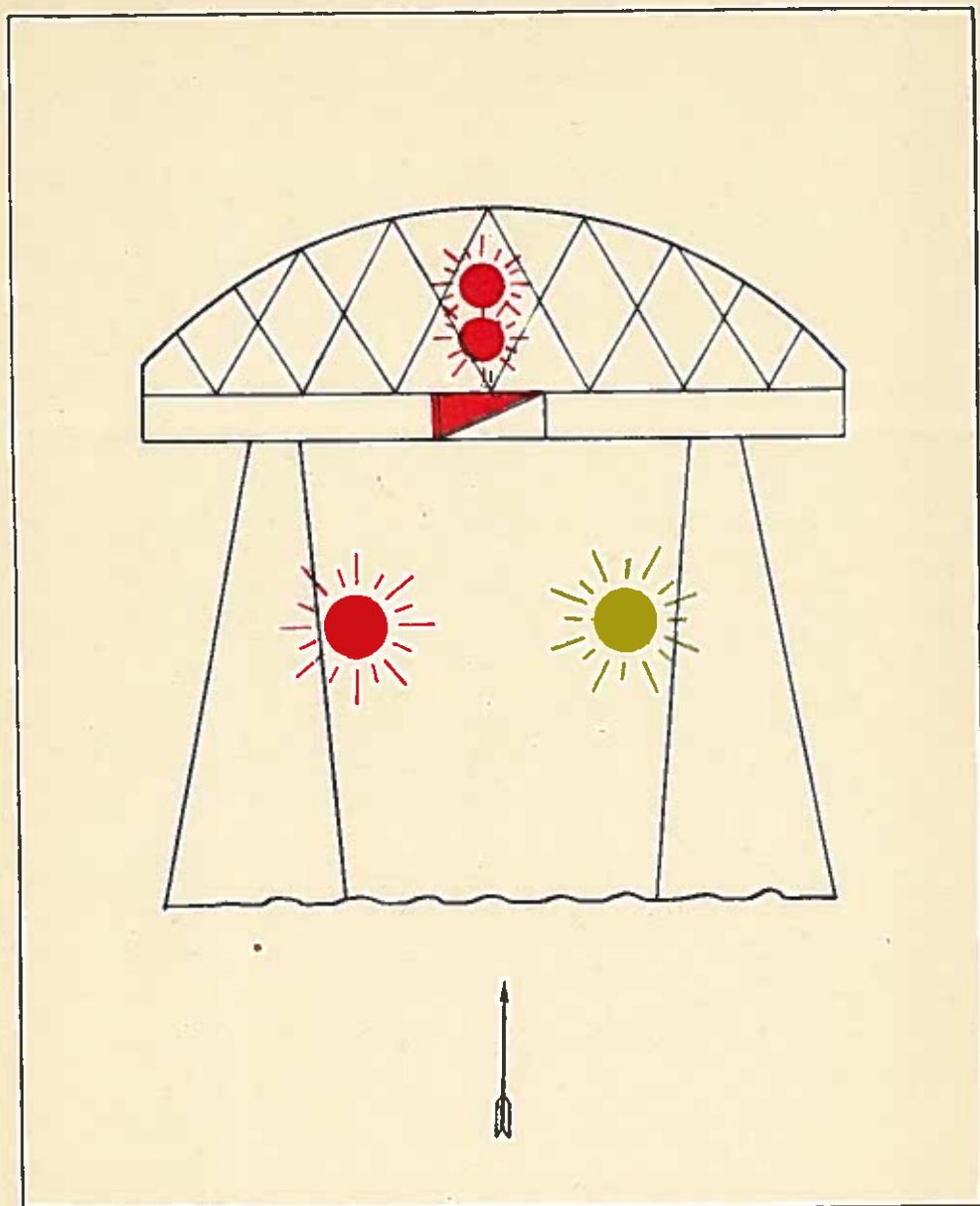
№. П.П.О./ДК - 19
 №. N.P.O./CD - 19

Знак поворота („Рондо“)
 Signe de virage („Rondeau“)



№. П.П.О./ДК-20
№. N.P.O./CD-20

Указатель места запрещения якорной стоянки
Indicateur des lieux defendus au mouillage



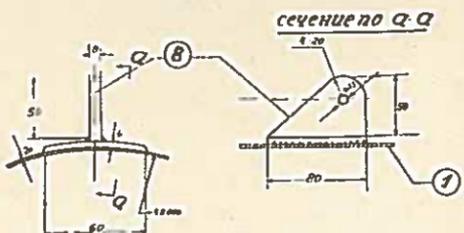
№. И.П.О./ДК—22
№. N.P.O./CD—22

Знаки, ограждающие судоходные пролёты мостов
Signes de balisage pour les passages navigables sous les ponts

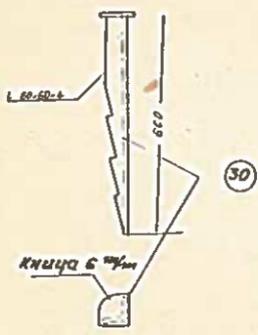
ЛЕГЕНДА К ЧЕРТЕЖУ УНИВЕРСАЛЬНОГО ЗНАКА
LEGENDE AU DESSIN DU SIGNE UNIVERSEL

30	Чека	(Clavette) L60×60×6	4	2,60	10,40
29	Деревянный угольник	(Cornière en bois)	3	0,60	1,80
28	Шуруп	(Vis) M 12×25	6	0,06	0,36
27	Обушок	(Moraillon)	6	0,10	0,60
24	Ступенька трапа	(Marche de l'échelle) 3/8"	7	0,14	0,98
25	Рама лестницы	(Cadre de l'échelle) ≠ 50×6	2	5,87	11,74
24	Ребро	(Ailette) ≠ 45×5	2	1,90	3,80
23	Комингс	(Surbau) L40×40×4	1	9,80	9,80
22	Защайка	(Couvercle)	3	0,15	0,45
21	Петли	(Pentures)	4	0,12	0,48
20	Кольшки	(Piquets) L 60×60×6	3	4,85	14,55
19	Кольцо	(Anneau) Ø 10	3	0,20	0,60
18	Талреп	(Ride) M 14	3	0,60	1,80
17	Ванты (круглая проп.)	(Haubans) (câble rond) Ø 10	3	1,05	3,15
16	Скоба	(Crampon)	3	0,05	0,15
15	Гайка	(Ecroû) M 16	4	0,05	0,20
14	Шпильки	(Pointes) M 16×45	4	0,12	0,48
13	Распорная втулка	(Moyeu de l'épar) L 50×50×5	4	0,12	0,48
12	Лапы фундамента	(Pieds du fondement)	4	0,80	3,20
11	Плита фундамента	(Plaque du fondement)	1	32,40	32,40
10	Гайка	(Ecroû) M 12	12	0,02	0,24
9	Связные болты	(Boulons) M 12×25	6	0,06	0,36
8	Проушины	(Anneaux)	3	0,18	0,54
7	Платформа фонаря	(Plate-forme du fanal)	1	1,68	1,68
6	Ушко для крепл. щитов	(Anneau pour fixer les écrans)	4	0,68	2,72
5	Ушко для крепл. корпуса	(Anneau pour fixer le corps)	2	2,90	5,80
4	Основная планка (пласт-ка)	(Plaque de base)	1	6,48	6,48
3	Дверь	(Porte)	2	3,48	6,96
2	Верхняя часть корпуса	(Partie supérieure du corps)	1	30,89	30,89
1	Нижняя часть корпуса	(Partie inférieure du corps)	1	25,04	25,04
No. детали No.	Наименование детали Dénomination des pièces		Количество Nombre	1 шт. 1 pièce	Общ. Total
				Теор. вес кг. ↙ Poids théorique kg.	

Узел А"
М 1:3

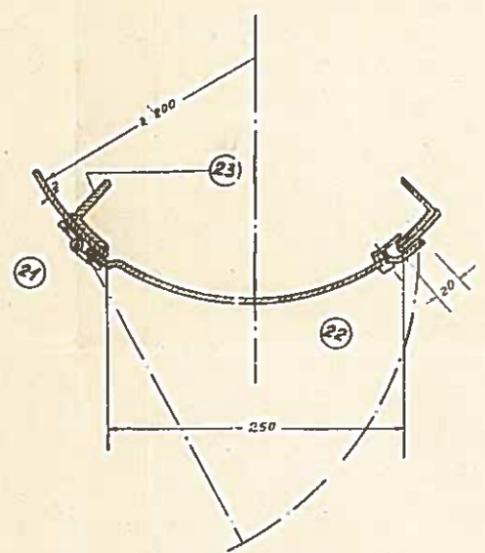


сечение по А-А

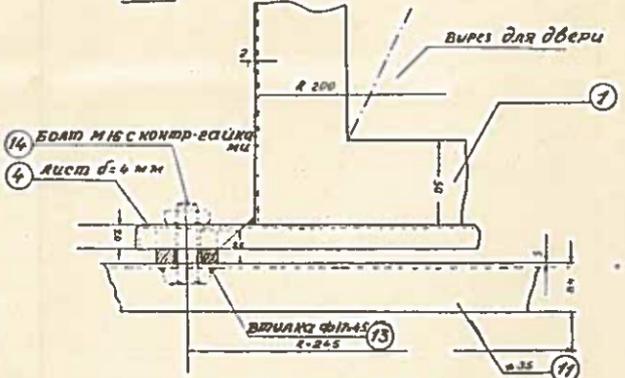


Клинья 6 мм

Сечение В-В
М 1:3

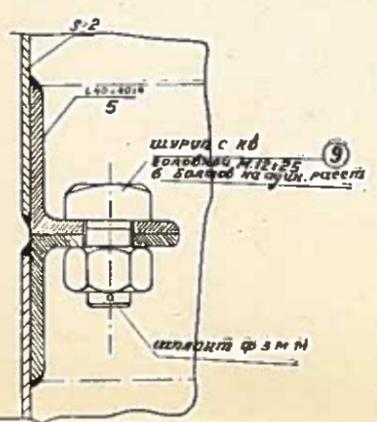


Узел С"
См по стрелке Х"
М 1:3



вырез для двери

Узел Б"
М 1:1



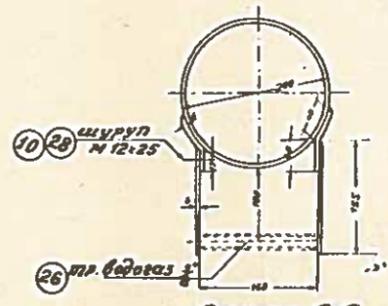
Сечение по А-А



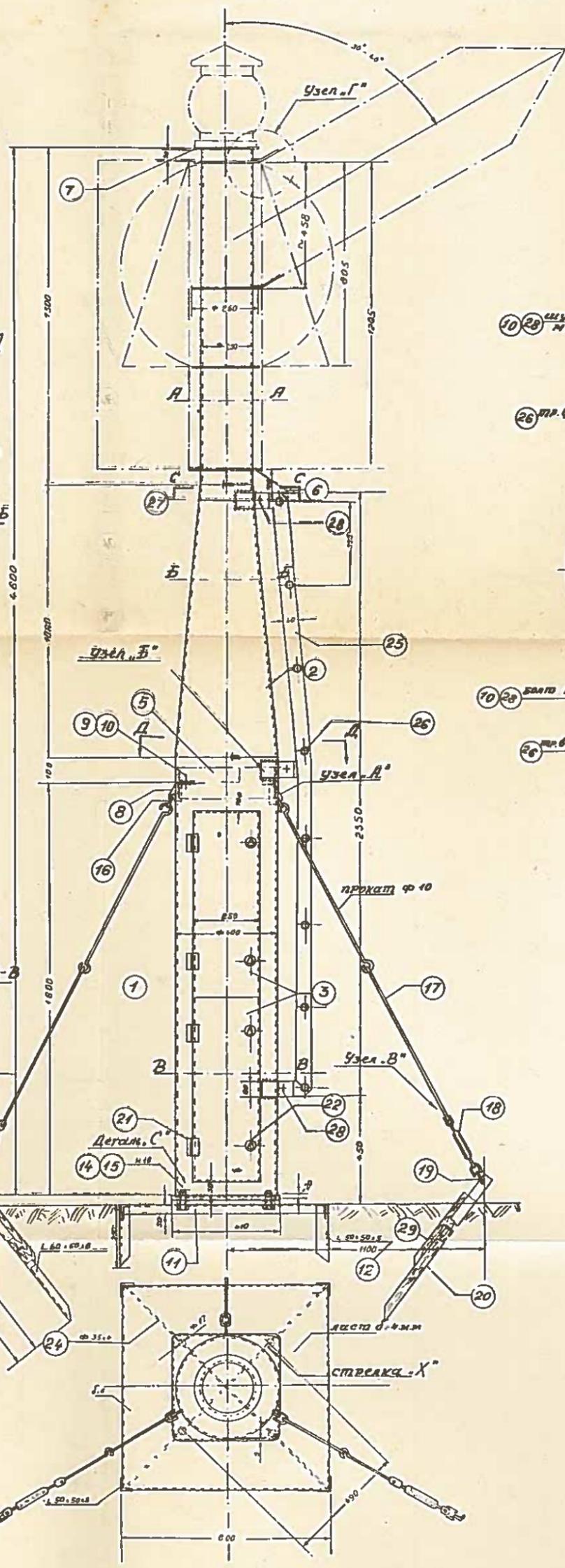
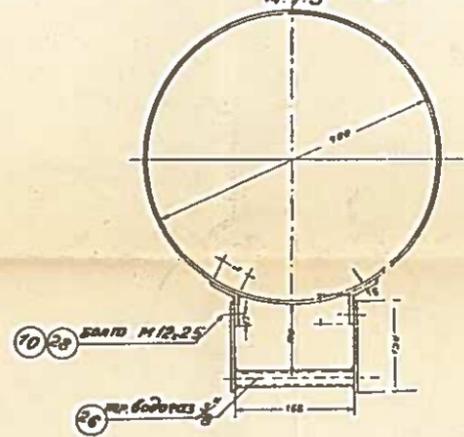
Сечение по Б-Б



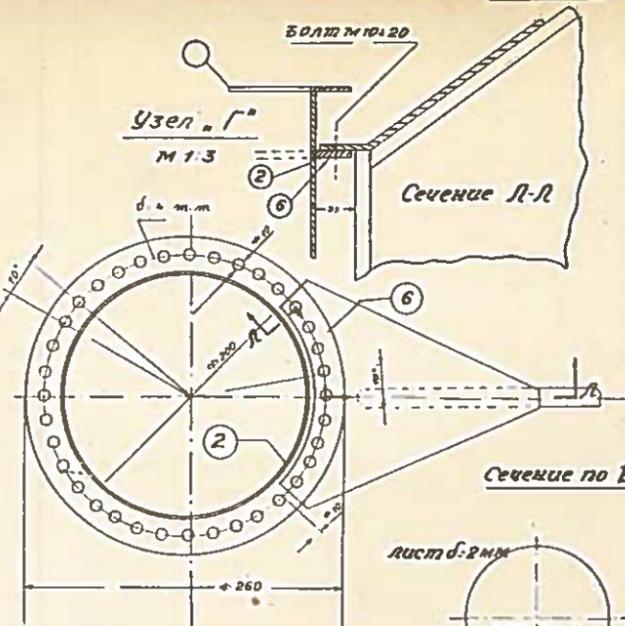
Сечение С-С
М 1:5



Сечение Д-Д
М 1:5



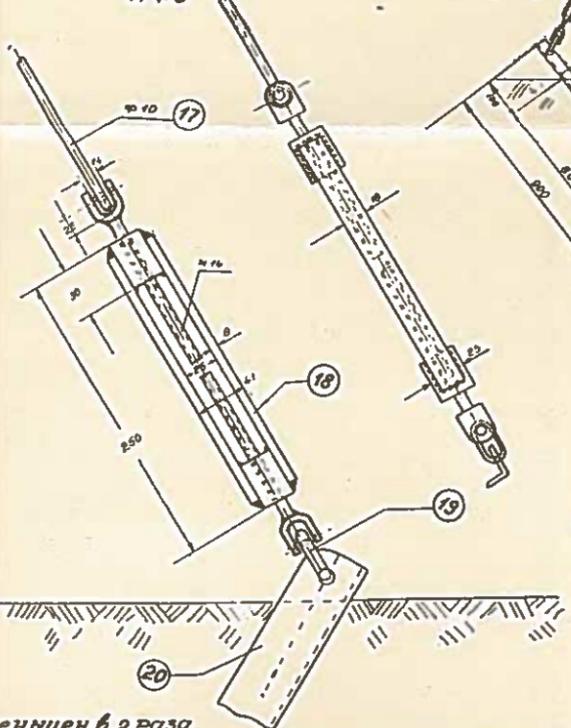
Узел Г"
М 1:3



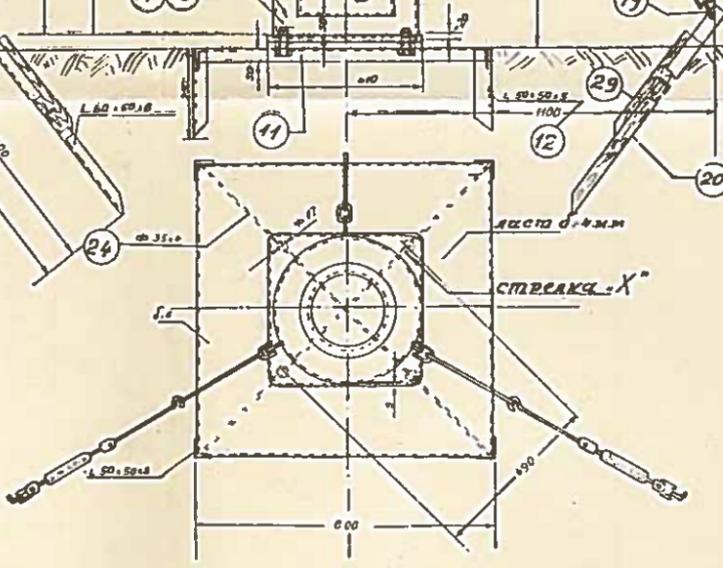
Сечение по В-В



Узел В"
М 1:3

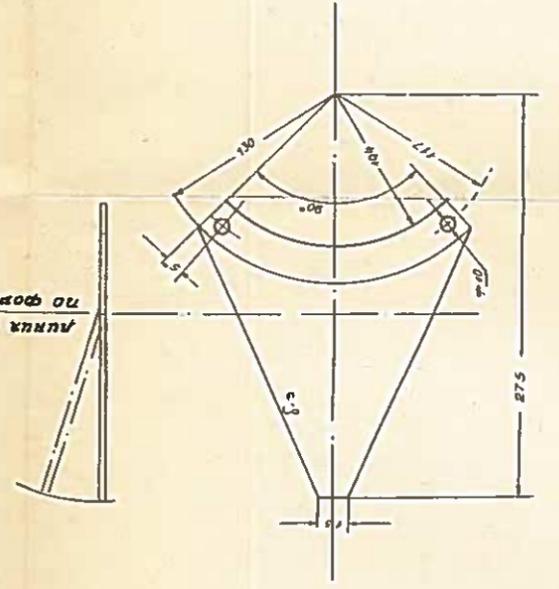
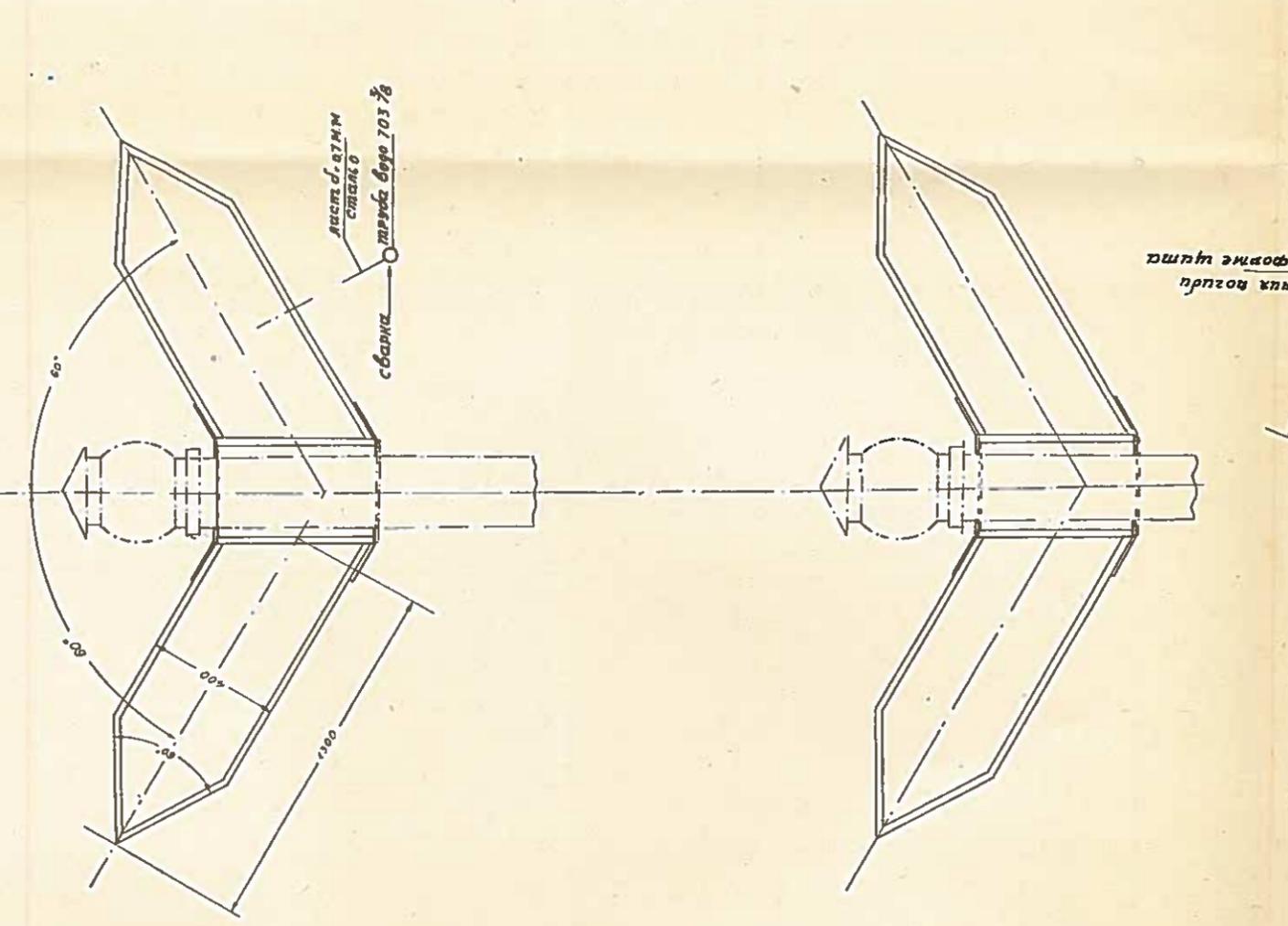
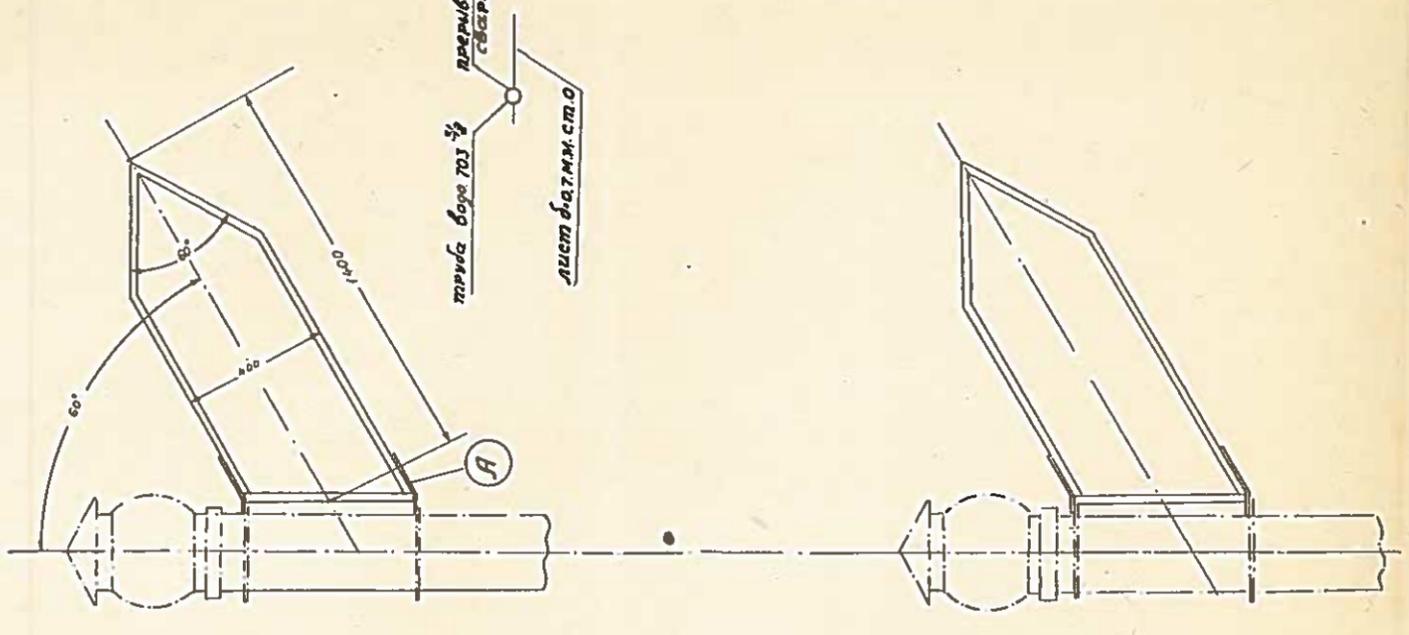
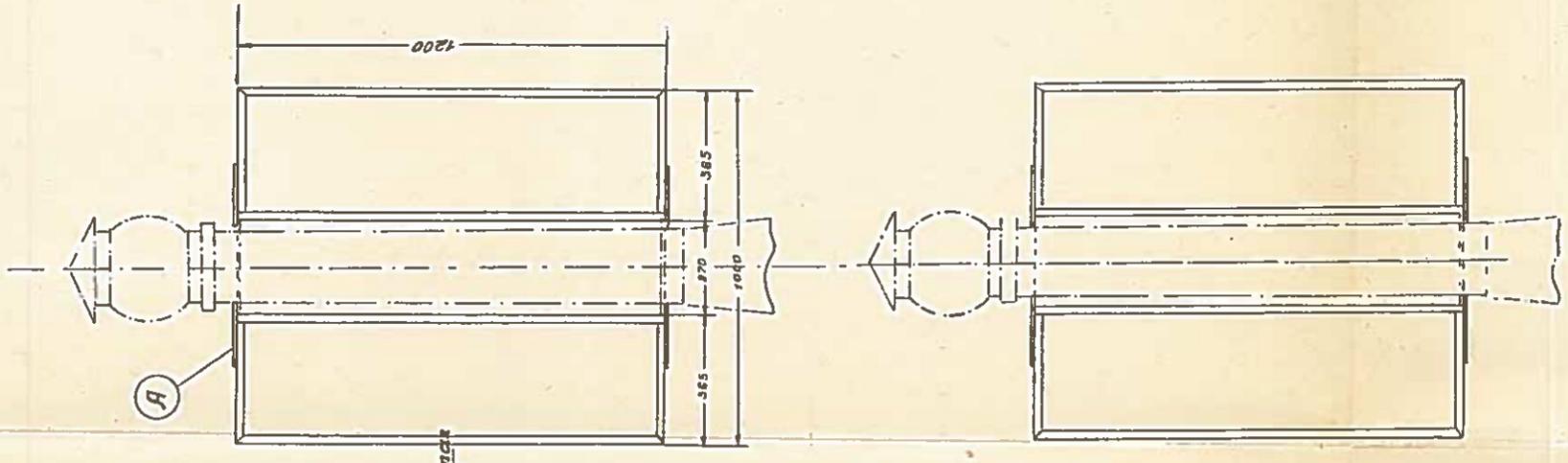
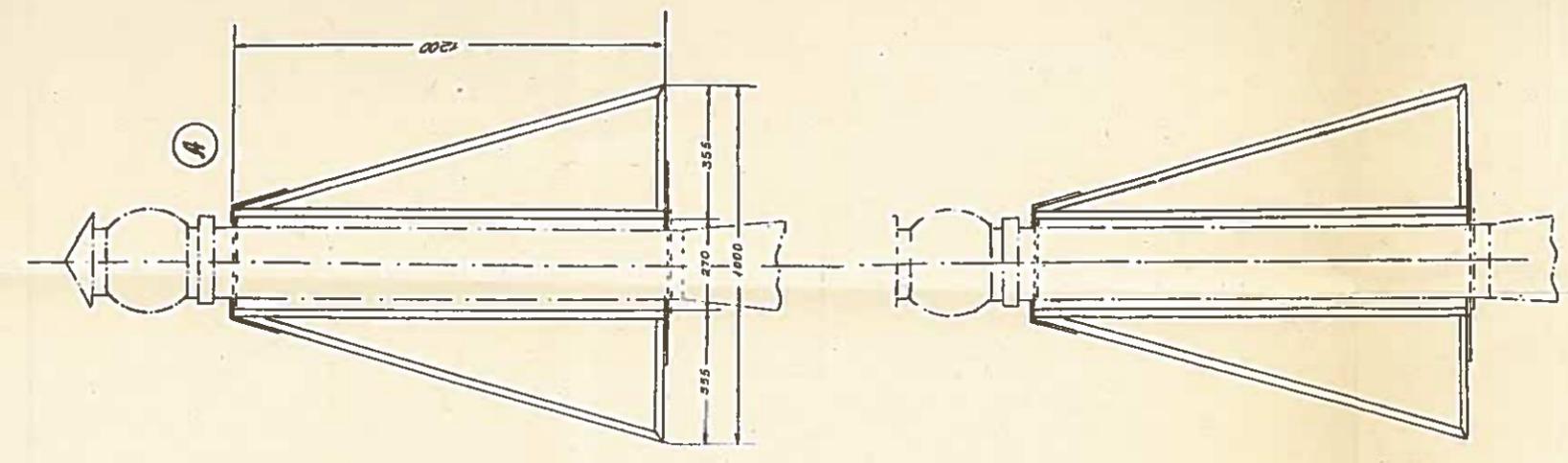


Узел Д"
М 1:3



Стрелка Х"

Всего листов	1
Лист	1
Масштаб	М 1:3



труба $\varnothing 703 \frac{1}{4}$
лист $\delta = 7 \text{ мм}$ ст. 0

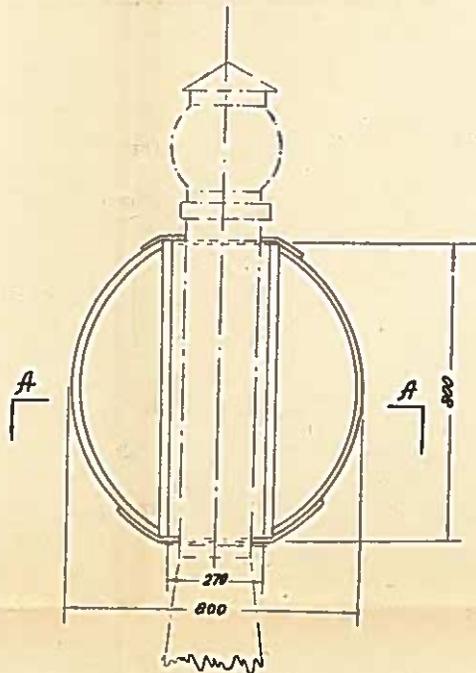
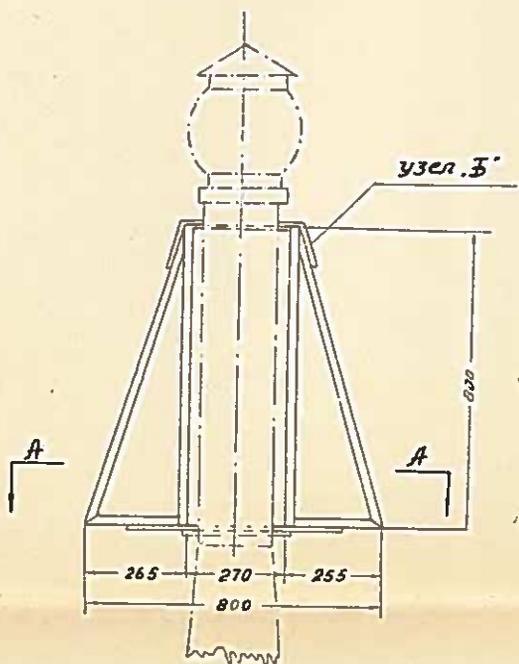
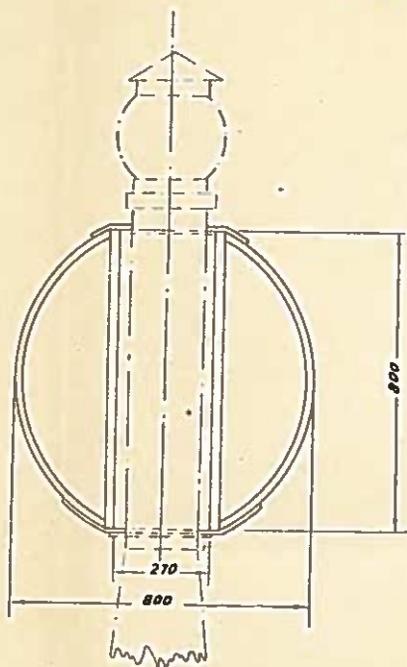
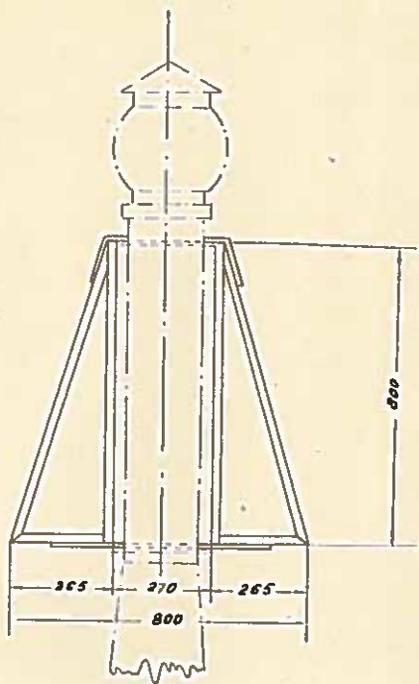
лист $\delta = 7 \text{ мм}$ ст. 0
труба $\varnothing 703 \frac{1}{8}$
сварка

Деталь А

Масштаб 1:2.5

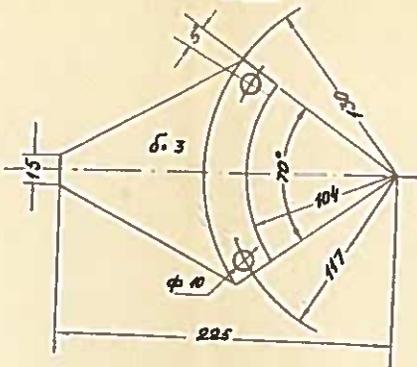
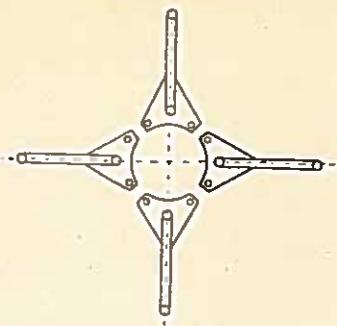
Лист для крепления щита
лист 3 мм. марка ст 0, три-
крепления к щиту электро-
приборами.

M 1.10

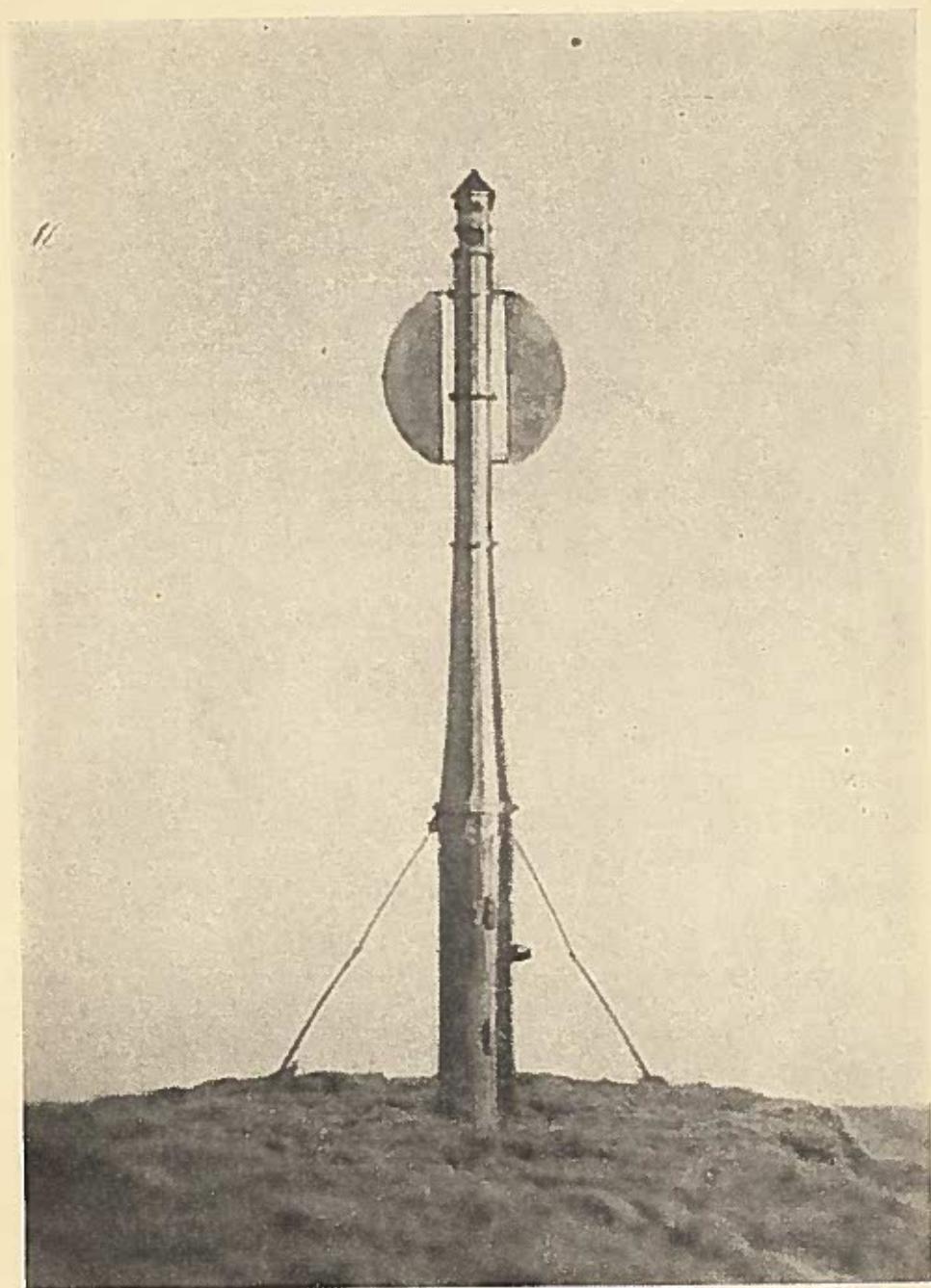


Сечение по А-А

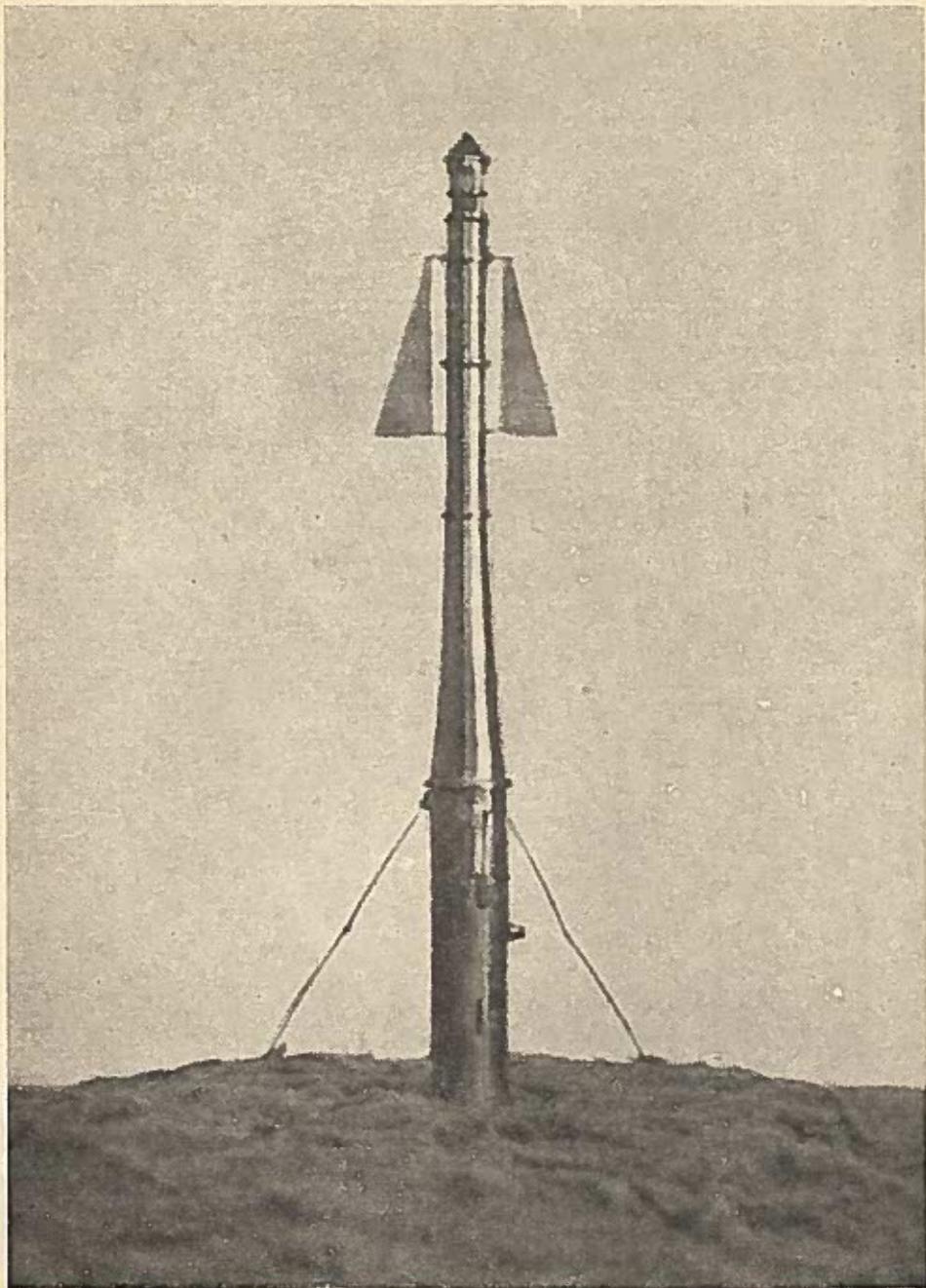
узел Б'
M 1:25



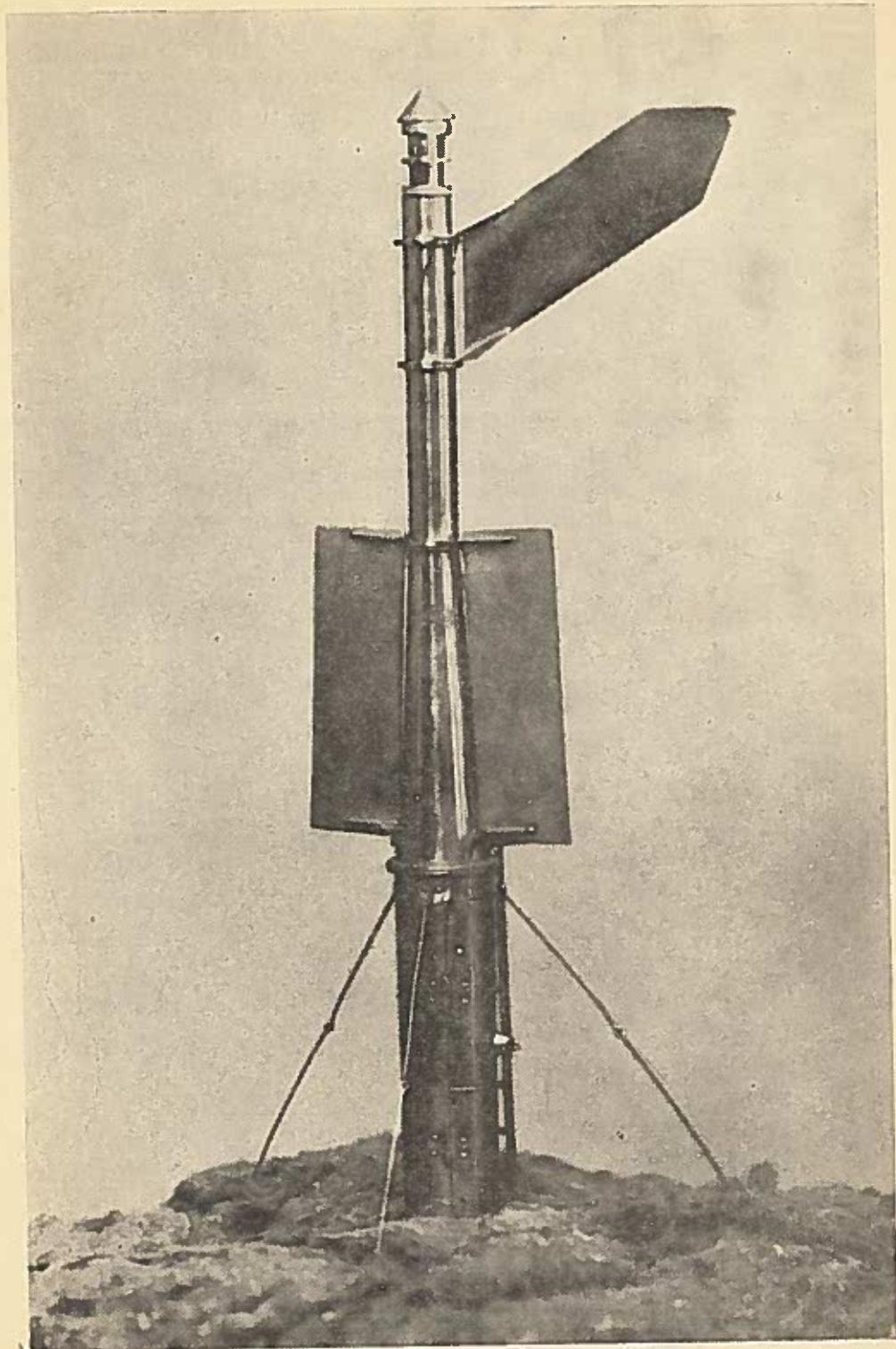
Чертеж уменьшен в 2 раза



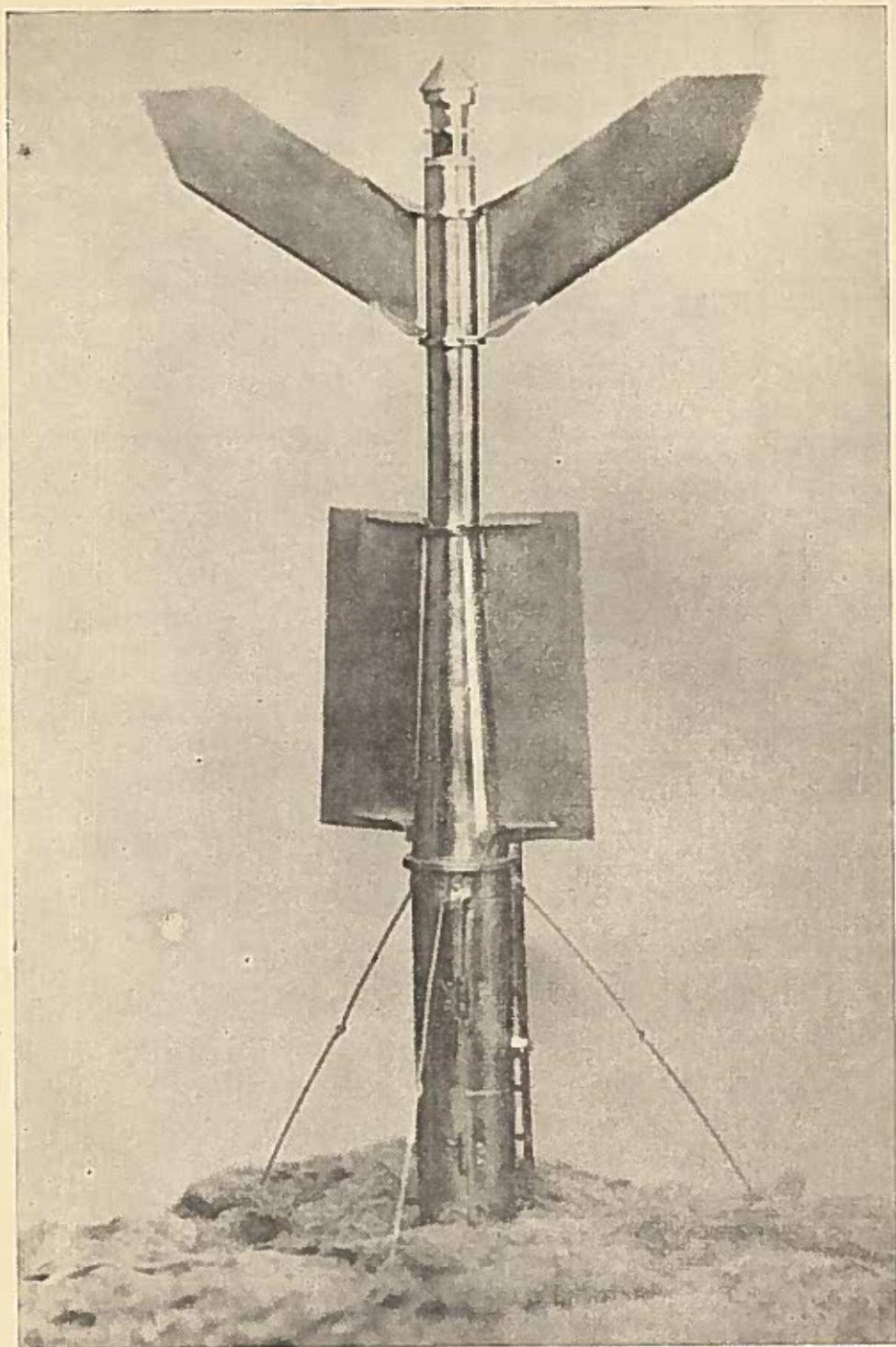
Правый береговой огонь (маяк)
Feu côtier droit (phare)



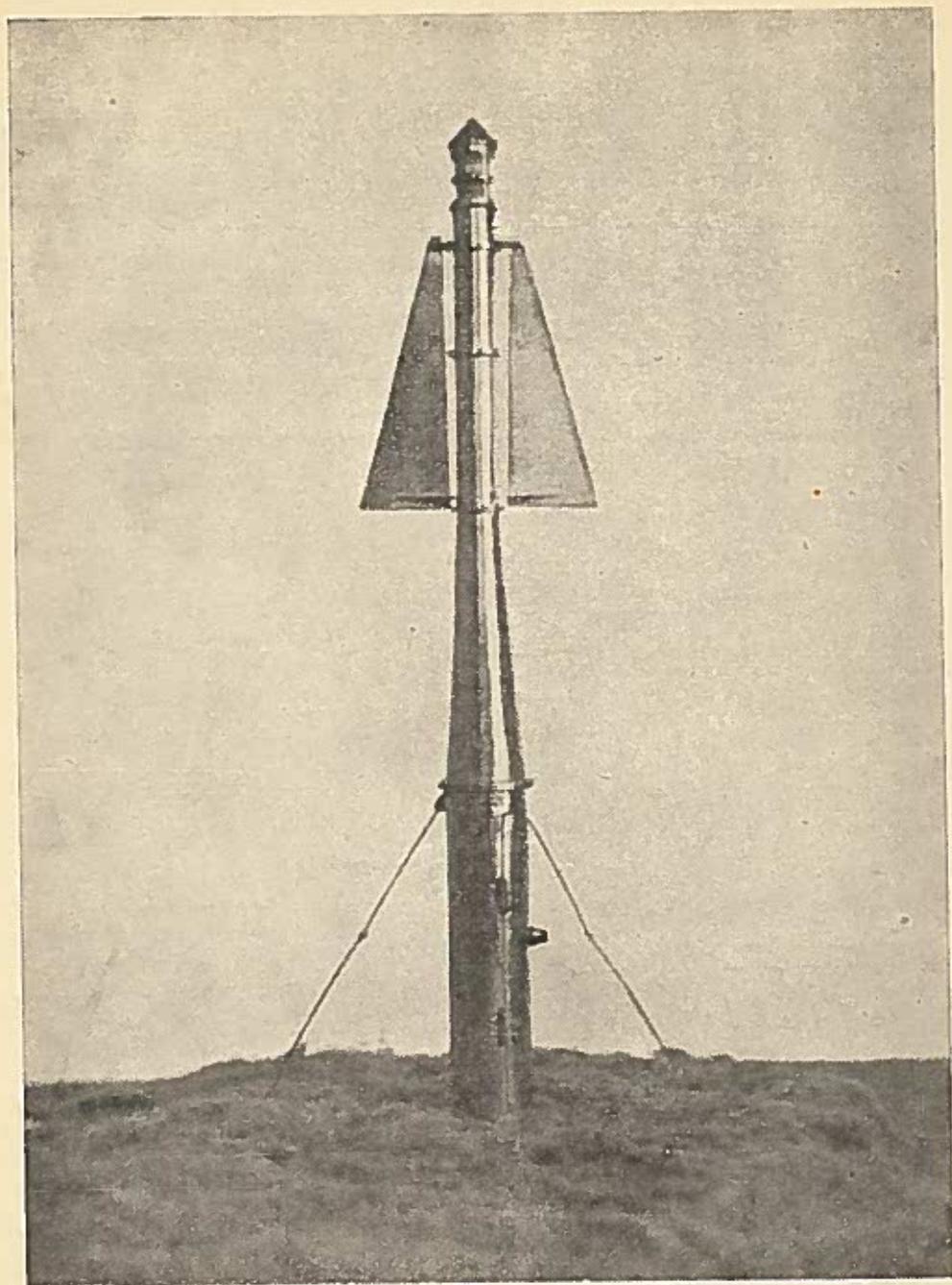
Левый береговой огонь (маяк)
Feu côtier gauche (phare)



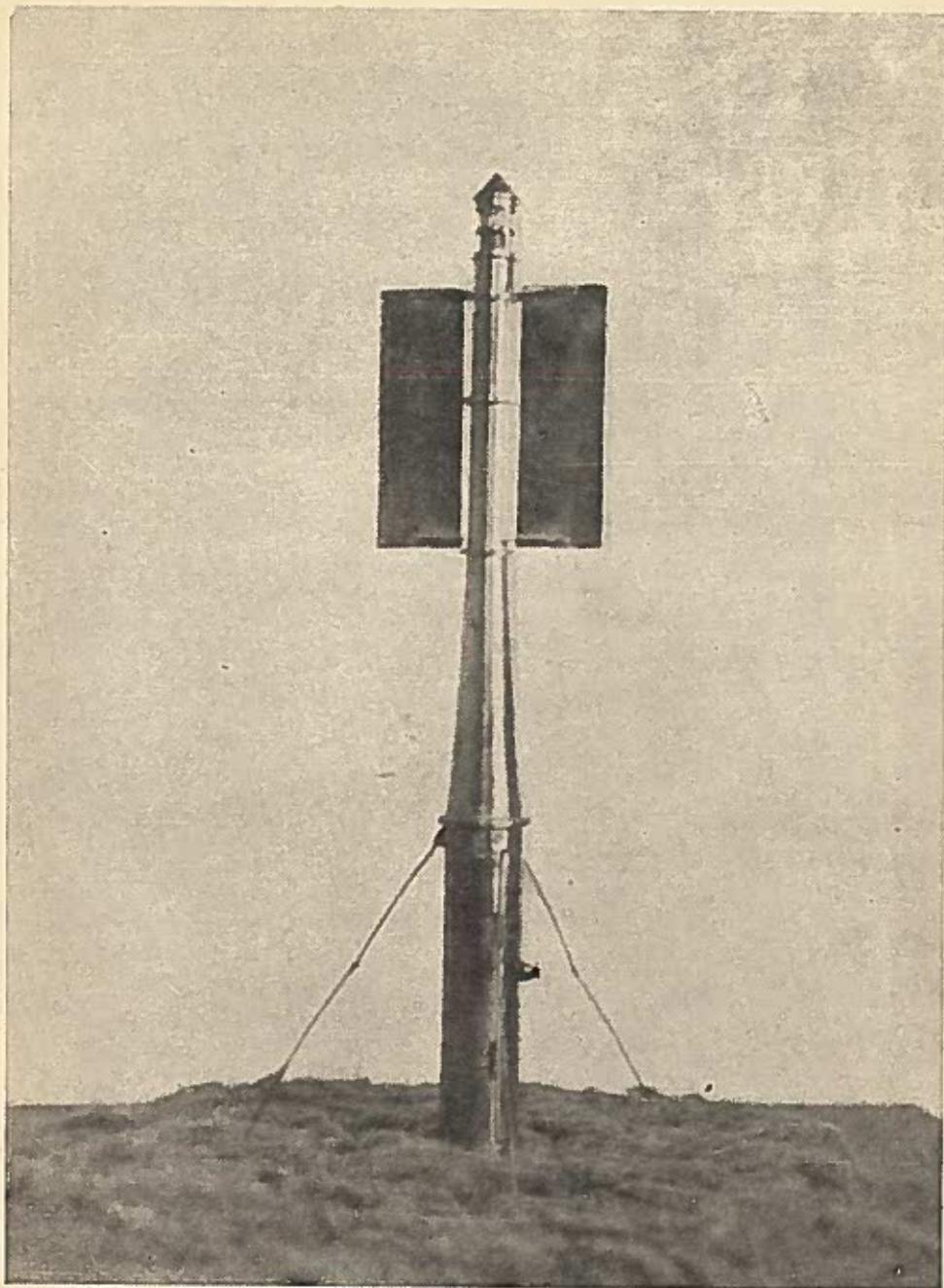
Перевальный знак
Signe de passage



Двусторонний перевальный знак
Signé de passage double



Передний створный знак
Signe d'alignement de devant



Задний створный знак
Sigue d'alignement de derrière